



L'Association des chemins de fer
du Canada

**RÈGLEMENT D'EXPLOITATION
FERROVIAIRE DU CANADA RÈGLEMENT
REF**

Incluant

**RÈGLEMENT POUR LA PROTECTION DES
VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX
EN VOIE**



TC numéro TC O 0-48.1
Règlement approuvé 16 janvier 1990
Amendements approuvés 14 février 2005

REF

Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada

Le ministre des Transports, usant des pouvoirs que lui confère
la Loi sur la sécurité ferroviaire de 1988, a approuvé, en date
du 16 janvier 1990, l'application du présent règlement sur
les chemins de fer de droit fédéral

Nota: Les changements approuvés après le 14 février, 2005 ne sont pas inclus.

Table des matières

Règle	Page
INCLUANT	1
AVIS GÉNÉRAL	9
RÈGLES GÉNÉRALES.....	9
DÉFINITIONS	11
RÈGLES D'EXPLOITATION	15
SERVICE DE L'HEURE ET INDICATEURS	18
1. HORLOGES	18
2. MONTRES.....	18
3. COMPARAISON DES MONTRES.....	18
3.1. HEURE EN VIGUEUR.....	18
3.2. AVIS DE CHANGEMENT D'HEURE	18
3.3. EMPLOYÉS EN SERVICE AU MOMENT D'UN CHANGEMENT D'HEURE.....	19
3.4. POSTES À HORLOGE RÉGLEMENTAIRE FERMÉS	19
3.5. COMPARAISON DE L'HEURE AU MOMENT D'UN CHANGEMENT HORAIRE	19
4. INDICATEURS ET LEUR EMPLOI.....	19
4.1. AVIS DE PARUTION D'UN NOUVEL INDICATEUR OU D'UN SUPPLÉMENT	20
6. SIGNES ET SCHÉMAS	20
SIGNAUX – DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	22
11. TORCHES.....	22
12. SIGNAUX À MAIN.....	22
12.1. RADIO OU SIGNAUX À MAIN.....	24
12.2. MANOEUVRES DIRIGÉES PAR RADIO.....	24

13.	CLOCHE DE LA LOCOMOTIVE.....	24
13.1.	PANNE DE LA CLOCHE.....	25
14.	SIGNAUX PAR SIFFLET DE LOCOMOTIVE	25
15.	SIGNAUX PAR SIFFLET DE CHASSE-NEIGE	26
17.	PHARE AVANT	27
17.1.	PANNE DU PHARE AVANT.....	28
17.2.	PHARES DE FOSSÉ.....	28
19.	SIGNAUX DE QUEUE	28
19.1.	SIGNAUX DE QUEUE DE REMPLACEMENT	28
26.	PROTECTION PAR SIGNAUX BLEUS.....	28
26.1.	PROTECTION DE TRAVAUX DE RÉPARATION URGENTE	29
27.	SIGNAL IMPARFAITEMENT DONNÉ.....	29
34.	RECONNAISSANCE ET OBSERVATION DES SIGNAUX FIXES	29
35.	SIGNALEMENT DES SITUATIONS D'URGENCE.....	30
35.1	RÉDUCTION DE LA DISTANCE DE PROTECTION PAR SIGNALEUR	30
	PROTECTION D'UNE VOIE IMPRATICABLE OU EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE	30
40.1.	PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE AUTRE QUE LA VOIE PRINCIPALE	31
40.2.	TRAVAUX EN VOIE DANS UNE ZONE DE MARCHÉ PRUDENTE.....	31
40.3.	PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE À UN ENCLÈCHEMENT AUTOMATIQUE.....	32
42.	PROTECTION PRÉVUE.....	32
43.	PROTECTION D'UNE VOIE EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE.....	33
44.	ANOMALIE DE SIGNALISATION	34
45.	PROTECTION DANS LES DEUX SENS.....	34
45.1.	MISE EN PLACE DES SIGNAUX EN DOUBLE VOIE	35
46.	PRÉSENTATION MATÉRIELLE DES SIGNAUX.....	35
47.	PANNEAUX INDICATEURS DE VITESSE.....	35
49.	PERMIS D'OCCUPER LA VOIE (POV)	35
49.1.	POV DANS LES ZONES DE TRIAGE OU LES ZONES DE MARCHÉ PRUDENTE	35
49.2.	AVANT D'ACCORDER UNE AUTORISATION PAR POV	36
49.3.	IDENTITÉ OU CHEVAUCHEMENT DES ZONES D'APPLICATION DE POV	36
	CIRCULATION DES TRAINS OU DES LOCOMOTIVES	37
51.	DÉSIGNATION ET UTILISATION DES VOIES PRINCIPALES	37
80.	AUTORISATION RELATIVE À LA VOIE PRINCIPALE	37
81.	FEUILLE DE LIBÉRATION NÉCESSAIRE	37
81.1.	HEURE DE DÉPART RETARDÉE PAR FEUILLE DE LIBÉRATION.....	37
81.2.	DÉLIMITATION DE LA ZONE DE CIRCULATION AUTORISÉE PAR UNE FEUILLE DE LIBÉRATION.....	38
81.3	FEUILLE DE LIBÉRATION EN VIGUEUR	38
82.	REMPLACEMENT D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION.....	38
82.1	ANNULATION D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION	38

82.2	POUR ÉVITER TOUT RÉUTILISATION	38
83.	BULLETINS D'EXPLOITATION	38
83.1.	BULLETIN D'EXPLOITATION QUOTIDIEN (BEQ)	39
84.	DÉPART D'UN TRAIN OU D'UNE LOCOMOTIVE	39
85.	SIGNALEMENT DES RETARDS	39
85.1.	RAPPORT DE LA SITUATION D'UN TRAIN.....	40
88.	ARRÊT ET POINT D'OBSTRUCTION.....	40
89.	IDENTIFICATION FORMELLE AVANT LE DÉPART.....	40
90.	COMMUNICATION ENTRE LES MEMBRES DE L'ÉQUIPE.....	40
92.	CHASSE-NEIGE INTERDIT	40
93.	ZONE DE TRIAGE.....	41
93.1.	RESTRICTION SUPPLÉMENTAIRE EN ZONE DE TRIAGE	41
94.	ZONE DE MARCHE PRUDENTE	41
94.1.	RESTRICTIONS SUPPLÉMENTAIRES EN ZONE DE MARCHE PRUDENTE.....	41
97.	CIRCULATION EN ZONE ENCLENCHÉE.....	42
98.	APPROCHE DE PONTS MOBILES ET DE TRAVERSÉES DE VOIES	42
98.1.	VITESSE SUR LES BRANCHEMENTS.....	42
101.	PROTECTION DE SITUATIONS EXTRAORDINAIRES	42
101.2.	MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE	42
102.	PROTECTION EN CAS D'ARRÊT D'URGENCE.....	43
103.	PASSAGES À NIVEAU PUBLICS.....	44
103.1.	PASSAGES À NIVEAU PUBLICS MUNIS DE DISPOSITIFS DE SIGNALISATION.....	45
104.	AIGUILLAGES À MANOEUVRE MANUELLE.....	46
104.1.	AIGUILLAGES À RESSORT.....	49
104.2.	AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE.....	49
104.3.	AIGUILLAGES À MANOEUVRE ÉLECTRIQUE ET SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU	50
104.4.	AIGUILLAGES SEMI-AUTOMATIQUES	50
104.5.	DÉRAILLEURS	51
105.	VITESSE SUR UNE VOIE AUTRE QUE LA VOIE PRINCIPALE.....	51
105.1.	MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE D'ÉVITEMENT.....	51
105.2.	MATÉRIEL DE SERVICE OCCUPÉ	51
106.	RESPONSABILITÉS DE L'ÉQUIPE	51
107.	RESTRICTIONS AUX ARRÊTS DE TRAINS VOYAGEURS	52
109.	RESTRICTIONS RELATIVES AU MATÉRIEL DE DÉNEIGEMENT	52
110.	SURVEILLANCE DES TRAINS QUI PASSENT	52
111.	INSPECTION DU TRAIN.....	52
112.	IMMOBILISATION DU MATÉRIEL ROULANT	53
113.	ATTELAGE À DU MATÉRIEL ROULANT.....	53
114.	OBSTRUCTION D'AUTRES VOIES.....	53

115.	POUSSE D'UN MATÉRIEL ROULANT	53
116.	MANOEUVRE PAR LANCEMENT.....	54
RADIO55		
117.	ESSAIS DE FIABILITÉ	55
118.	REPLACEMENT DES RADIOS DÉFECTUEUSES.....	55
119.	ÉCOUTE PERMANENTE	55
120.	TERMES RELATIFS AU COMMUNICATIONS RADIO.....	55
121.	IDENTIFICATION FORMELLE	55
122.	CONTENU DES MESSAGES RADIO.....	55
123.	PROCÉDURES DE VÉRIFICATION	56
124.	POUR ÉVITER LES DISTRACTIONS.....	56
125.	APPELS D'URGENCE.....	56
126.	RESTRICTIONS À L'EMPLOI DE LA RADIO.....	56
127.	INSTRUCTIONS SPÉCIALES SUR LES RADIOS.....	57
PROCÉDURES GÉNÉRALES.....		
131.	ENREGISTREMENT	58
132.	BRIÈVETÉ, CLARTÉ ET PRONONCIATION	58
133.	NUMÉROTATION	58
134.	DÉSIGNATION DES TRAINS ET DES LOCOMOTIVES.....	59
135.	EMPLOYÉS VISÉS DANS L'ADRESSE	59
136.	DOCUMENT RÉPÉTÉ ET COMPLÉTÉ	59
138.	TRANSMISSION ÉLECTRONIQUE.....	60
139.	ENTRÉE EN VIGUEUR	60
140.	CHANGEMENTS UNE FOIS LE DOCUMENT COMPLÉTÉ	60
141.	EXEMPLAIRES SUPPLÉMENTAIRES.....	60
142.	ENTENTE ENTRE LES MEMBRES D'UNE ÉQUIPE.....	61
143.	NUMÉROS DES BM SUR LA FEUILLE DE LIBÉRATION.....	61
147.	TRANSFERT ENTRE ÉQUIPES.....	61
148.	TRANSFERT ENTRE CCF	61
BULLETIN DE MARCHÉ (BM)		
151.	CONTENU IDENTIQUE POUR TOUS	63
152.	REMISE DU BM AUX TRAINS CONCERNÉS.....	63
153.	CONFIRMATION À UN CONTREMAÎTRE.....	63
154.	DURÉE DE VALIDITÉ.....	63
155.	ANNULATION D'UN BM.....	63
MODÈLES DE BM.....		
MODÈLE DL - PROTECTION D'UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL		
MODÈLE Q - AVIS DE CHANGEMENT D'HEURE, DE PARUTION D'UN NOUVEL INDICATEUR OU D'UN SUPPLÉMENT		

MODÈLE S - VOIE PRINCIPALE HORS SERVICE.....	65
MODÈLE T - MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE	65
MODÈLE V - LIMITATION DE VITESSE	66
MODÈLE Y - PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE	67
RÈGLES DE LA RÉGULATION DE L'OCCUPATION DE LA VOIE (ROV)	68
301. APPLICATION ET SUPERVISION.....	68
303. PROTECTION ENTRE TRAINS QUI SE SUIVENT.....	68
303.1 PROTECTION RADIO ENTRE TRAINS QUI SE SUIVENT	68
304. RESTRICTION AU DÉPART	69
305. AVANT D'ACCORDER UNE AUTORISATION PAR FEUILLE DE LIBÉRATION.....	69
306. UTILISATION DE LA VOIE	69
307.1. DERNIER POINT D'APPLICATION D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION ROV	69
308. AUTORISATION D'UN TRAIN DE TRAVAUX.....	69
308.1. FEUILLE DE LIBÉRATION AUTORISANT À AVANCER.....	70
309. TRAINS CIRCULANT DANS LA ZONE D'UN TRAIN DE TRAVAUX	70
310. PRÉSENCE DE PLUSIEURS TRAINS DE TRAVAUX.....	70
311. TRAINS OU LOCOMOTIVES ENTRANT DANS LA ZONE D'APPLICATION D'UN POV	70
312. FEUILLE DE LIBÉRATION REMPLAÇANT UN POV	70
313. INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA ROV.....	71
SYSTÈME SPÉCIAL DE RÉGULATION (SSR).....	72
351. APPLICATION	72
352. SUPERVISION.....	72
353. INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES AU SSR.....	72
DESCRIPTION GÉNÉRALE ET EMPLACEMENT DES SIGNAUX FIXES	73
401. EMPLACEMENT	73
402. POSITION.....	73
403. ASPECT DES SIGNAUX LUMINEUX ET DES SIGNAUX DE TYPE SÉMAPHORE	74
404. SIGNAUX COURANTS	74
SIGNAUX DE CANTON ET D'ENCLENCHEMENT	75
405 76	
RÈGLES DU BLOCK AUTOMATIQUE (BA)	80
505. APPLICATION	80
507. SIGNAUX HORS SERVICE.....	80
509. ARRÊT À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU	80
512. INDICATEURS DE CANTON	80
513. ABSENCE D'INDICATEUR DE CANTON.....	82
514. ENTRÉE SUR LA VOIE SANS L'INDICATION D'UN SIGNAL DE CANTON	82
LE TRAIN OU LA LOCOMOTIVE QUI S'ENGAGE DANS UN CANTON ENTRE DES SIGNAUX DOIT OBSERVER LA VITESSE DE MARCHÉ À VUE JUSQU'AU PROCHAIN SIGNAL, TANT QU'IL N'EST PAS POSSIBLE DE CONSTATER, D'UNE PART QUE LA VOIE EST LIBRE JUSQU'À CE SIGNAL ET , D'AUTRE PART, QUE CELUI-CI	

PERMET UNE VITESSE AUTRE QUE LA VITESSE DE MARCHÉ À VUE.....	82
EXCEPTION : LE TRAIN OU LA LOCOMOTIVE QUI S'ENGAGE DANS UN CANTON ENTRE DES SINGAUX, EN SE CONFORMANT À LA RÈGLE 512, PARAGRAPHE B), DOIT CIRCULER À VITESSE DE MARCHÉ À VUE JUSQU'AU PROCHAIN SIGNAL.	82
515. TRAIN OU LOCOMOTIVE RETARDÉS DANS LE CANTON	82
516. INVERSION DU MOUVEMENT (À L'EXTÉRIEUR D'UNE ZONE DE TRIAGE OU D'UNE ZONE DE MARCHÉ PRUDENTE).....	83
517. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU FRANCHI SANS AUTORISATION.....	83
RÈGLES DE LA COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)	84
560. APPLICATION	84
561. AUTORITÉ.....	84
563. AUTORITÉ POUR LOCOMOTIVES	84
564. ARRÊT À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU	84
565. SIGNAL DE CCC INDIQUANT L'ARRÊT ABSOLU À L'ENTRÉE D'UN BA	85
566. AUTORISATION DE TRAVAUX EXCLUSIVE	85
566.1. SUSPENSION DES INDICATIONS DES SIGNAUX DURANT LES MANOEUVRES	85
567. AUTORISATION DE TRAVAUX CONJOINTE.....	86
567.1. AUTORISATION D'OCCUPATION CONJOINTE DE LA ZONE D'UN POV	86
568. PERMISSION D'ENTRER SUR LA VOIE PRINCIPALE.....	87
569. ANNULATION DES AUTORISATIONS.....	88
570. ENTRÉE SUR LA VOIE SANS L'INDICATION D'UN SIGNAL DE CANTON	88
571. CHANGEMENT D'ITINÉRAIRE	88
572. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU FRANCHI SANS AUTORISATION.....	89
573. INVERSION DU MOUVEMENT.....	89
574. SUSPENSION DE LA CCC	89
575. TRAIN OU LOCOMOTIVE RETARDÉS DANS UN CANTON.....	89
576. INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA CCC.....	90
RÈGLES APPLICABLES AUX ENCLÈCHEMENTS.....	91
601. APPLICATION	91
602. PRÉSENTATION DES INDICATIONS DE SIGNAUX APPROPRIÉES	91
604. ÉTABLISSEMENT ET MODIFICATION DES ITINÉRAIRES.....	91
605. TRAIN OU LOCOMOTIVE RETARDÉS SUR UN CIRCUIT DE VOIE AVEC MINUTERIE	91
606. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU FRANCHI SANS AUTORISATION.....	91
607. RÈGLE APPLICABLE À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU	92
608. ENCLÈCHEMENT MANUEL	92
609. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLÈCHEMENT À COMMANDE LOCALE	92
609.1. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLÈCHEMENT À COMMANDE LOCALE (POSTE FERMÉ)	93
610. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLÈCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ	93
611. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLÈCHEMENT AUTOMATIQUE.....	93
612. ARRÊT JUSTE APRÈS LE SIGNAL	94

613.	APPROCHE D'UNE ZONE D'ENCLÈCHEMENT.....	94
614.	SORTIE D'UN ENCLÈCHEMENT EN BA OU EN CCC.....	94
615.	RESTRICTION RELATIVE À UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SEUL.....	94
616.	ENCLÈCHEMENT ENDOMMAGÉ.....	95
617.	PARTIES DE VOIE MOBILES OU DISPOSITIFS D'IMMOBILISATION DÉCONNECTÉS.....	95
618.	AUTORISATION D'OCCUPATION CONJOINTE DE LA ZONE D'UN POV.....	95
619.	TRANSFERT PAR LES PRÉPOSÉS AUX SIGNAUX.....	96
620.	INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX ENCLÈCHEMENTS.....	96
	RÈGLEMENT POUR LA PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE.....	97
	DÉFINITIONS.....	98
	PROTECTION D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN LÉGER OU LOURD.....	100
	PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE.....	101
	PERMIS D'OCCUPER LA VOIE.....	102
	BLOPAGE DES AIGUILLAGES EN COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC) ET À L'INTÉRIEUR DES ENCLÈCHEMENTS.....	105
	MOUVEMENTS DE VÉHICULE D'ENTRETIEN AU FRANCHISSEMENT DES ENCLÈCHEMENTS.....	106
	MOUVEMENTS DE VÉHICULE D'ENTRETIEN SUR DES PONTS MOBILES NON ENCLÈCHÉS ET SUR DES TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLÈCHÉES.....	108
	MOUVEMENT DE VÉHICULE D'ENTRETIEN LOURD SUR LES AIGUILLAGES À MANOEUVRE ÉLECTRIQUE OU À DOUBLE COMMANDE.....	109
	LISTE DU MOUVEMENT DES TRAINS.....	109

Avis général

La sécurité, liée à la volonté de respecter le règlement, est de première importance dans l'accomplissement du travail. Dans le doute, il faut suivre la voie de la prudence.

Règles générales

- A.** Tout employé d'un service associé à la circulation des trains ou des locomotives doit :
- i) se soumettre au présent règlement, aux instructions spéciales et aux instructions générales d'exploitation, et en bien connaître le contenu ;
 - ii) avoir à portée de la main, quand il est de service, un exemplaire du présent règlement, des instructions générales d'exploitation, de l'indicateur en vigueur et de ses suppléments s'il y en a ;
 - iii) aider par tous les moyens possibles à l'observation de chaque règle, instruction générale d'exploitation et instruction spéciale, et aviser promptement l'autorité compétente de toute infraction ;
 - iv) signaler à l'autorité compétente, par le moyen le plus rapide, toute situation pouvant compromettre la sécurité du mouvement d'un train ou d'une locomotive, veiller aux intérêts de la Compagnie et collaborer à leur protection ;
 - v) obtenir rapidement l'aide nécessaire pour maîtriser une situation nuisible ou dangereuse ;
 - vi) connaître les règles et instructions de sécurité de la Compagnie relatives à son travail, et s'y conformer ;
 - vii) passer avec succès, aux intervalles réglementaires, qui ne doivent pas dépasser trois ans, les examens prescrits sur le règlement et avoir avec lui, durant son service, un certificat de compétence valide en la matière ;
 - viii) se conduire d'une manière courtoise et disciplinée.
- B.** Des instructions spéciales figureront dans les indicateurs, les instructions générales d'exploitation, les bulletins d'exploitation ou les bulletins de marche (BM). Elles peuvent être annexées ou incorporées à des exemplaires du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* mais ne restreignent pas l'intention de la règle, sauf si une exemption officielle a été accordée.
- C.** Les employés ont l'obligation de :
- i) faire preuve de vigilance pour éviter tout risque de blessure pour eux-mêmes et pour les autres ;
 - ii) s'attendre à ce que des trains, des locomotives, des wagons, des voitures ou des véhicules d'entretien surgissent à tout moment, dans l'un ou l'autre sens, sur une voie quelle qu'elle soit ;
 - iii) ne pas se tenir sur le chemin d'une locomotive, d'un wagon ou d'une voiture en attendant d'y monter ;
 - iv) ne pas se tenir sur le côté ni sur le toit d'une locomotive, d'un wagon ou d'une voiture en mouvement là où le gabarit est réduit ;

- v) ne pas se tenir sur le toit d'une locomotive, d'un wagon ou d'une voiture en mouvement ni sur le chargement d'un wagon découvert en mouvement ;
 - vi) ne pas se tenir sur l'échelle de bout d'un wagon en déplacement, sauf pour manoeuvrer un frein à main.
- D.** Chaque employé doit connaître les points où le gabarit est réduit, de façon à se tenir sur ses gardes à leur approche. Si des panneaux indicateurs de gabarit réduit signalent ces points, c'est le seul avertissement qui en sera donné. En l'absence de tels panneaux dans un triage ou un terminal, l'emplacement du gabarit réduit sera indiqué dans des instructions spéciales.
- E.** Aucun gabarit réduit sur une voie d'atelier principal, diesel ou de matériel remorqué ne sera repéré par un panneau indicateur, ni son emplacement indiqué ailleurs ou autrement. Sur ces voies, que le gabarit soit réduit ou non, les employés ne doivent pas se tenir sur le toit ni sur les côtés d'un matériel roulant en mouvement.
- G.**
- a) La consommation de boissons alcooliques ou autres substances enivrantes et l'usage de stupéfiants sont interdits aux employés appelés à prendre leur service ; la consommation, l'usage et la possession de telles substances sont également interdits pendant le service.
 - b) L'usage de psychotropes (substances agissant sur le psychisme) est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service ; sont interdits également la possession ou l'usage de telles substances aux employés qui effectuent leur service, lorsque ces substances ne sont pas prescrites par un médecin.
 - c) L'usage, même sur ordonnance médicale, de médicaments ou de psychotropes ayant un effet néfaste quelconque sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions, est interdit aux employés qui sont appelés à prendre leur service, ou l'effectuent.
 - d) Il appartient aux employés de connaître et de comprendre les effets néfastes que peuvent avoir les médicaments ou les psychotropes, prescrits ou non par un médecin, sur leur aptitude à remplir sans danger leurs fonctions.

Définitions

Nota : Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement.

AIGUILLAGE À DOUBLE COMMANDE

Aiguillage commandé électriquement, qui peut être aussi manoeuvré à la main.


AIGUILLAGE À MANOEUVRE ÉLECTRIQUE

Aiguillage qui ne peut être manoeuvré à la main, mais seulement par commande électrique.

AIGUILLAGE À RESSORT

Aiguillage muni d'un mécanisme à ressort qui remet les aiguilles en position normale après un talonnage.

AIGUILLAGE DÉSIGNÉ

Aiguillage de voie principale situé à l'une ou l'autre des gares d'extrémité d'une subdivision et repéré par un panneau portant le symbole . L'emplacement de cet aiguillage est donné dans l'indicateur.

AIGUILLAGE SEMI-AUTOMATIQUE

Aiguillage de triage muni d'un mécanisme qui permet à une locomotive d'effectuer un mouvement de talonnage sur les aiguilles ; l'aiguillage se trouve ainsi orienté pour l'itinéraire suivi.

BLOCK AUTOMATIQUE (BA)

Système selon lequel des signaux de canton ou de cabine, ou les deux, règlent la circulation dans une suite de cantons où s'appliquent les règles du BA. Les signaux sont commandés par le passage des trains ou des locomotives, ou par d'autres conditions qui modifient l'occupation d'un canton.

BRANCHEMENT SYMÉTRIQUE

Appareil de voie donnant naissance à deux voies formant un même angle par rapport à la branche commune.

BULLETIN DE MARCHE (BM)

Document où figurent des restrictions relatives à des conditions en voie et d'autres informations influant sur la sécurité de la marche des trains ou des locomotives.

BULLETIN D'EXPLOITATION QUOTIDIEN (BEQ)

Document où figurent des restrictions relatives à des conditions en voie et d'autres informations influant sur la sécurité de la marche des trains ou des locomotives à l'intérieur des limites spécifiées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales.

CANTON

Partie de voie, d'une longueur déterminée, dont l'occupation par un train ou une locomotive est commandée par des signaux de canton ou de cabine, ou les deux.

CANTON CONTRÔLÉ

En commande centralisée de la circulation (CCC), partie de voie située entre deux points contrôlés consécutifs.

COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)

Système où s'appliquent les règles de la CCC.

ENCLENCHEMENT

Ensemble de signaux et de dispositifs de signalisation reliés les uns aux autres et dont l'utilisation est soumise aux règles d'enclenchement.

GARE

Lieu repéré et nommé par un panneau indicateur de gare et nommé aussi dans l'indicateur.

HORAIRE

Information relative à la marche et aux heures de circulation d'un train voyageurs. L'horaire ne constitue pas une autorisation de circuler.

INDICATEUR

Document contenant des informations sur les subdivisions, des directives particulières et des instructions spéciales relatives au mouvement des trains, des locomotives et des véhicules d'entretien.

INDICATION DE SIGNAL

Renseignements donnés par un signal fixe ou un signal de cabine.

ITINÉRAIRE

Voie(s) qu'un train ou une locomotive utilise pour aller d'un point à un autre.

LIAISON

Voie reliant entre elles deux voies principales adjacentes, ou une voie principale et une autre voie. Les aiguillages aux deux extrémités de la liaison sont en position normale lorsqu'ils sont orientés pour la voie directe.

LOCOMOTIVE

Engin moteur utilisé en ligne ou en triage, seul ou en unité multiple.

MATÉRIEL ROULANT

Toute locomotive, tout wagon et toute voiture pouvant entrer dans la composition d'un train.

PERMIS D'OCCUPER LA VOIE (POV)

Permis par lequel est assurée la protection des véhicules d'entretien et des travaux en voie.

POINT CONTRÔLÉ

En commande centralisée de la circulation (CCC), emplacement où se trouvent un ou plusieurs signaux de canton contrôlés.

RÉGULATION DE L'OCCUPATION DE LA VOIE (ROV)

Système auquel s'appliquent les règles de la ROV.

SIGNAL AVANCÉ

Signal fixe relié à un ou plusieurs signaux dont il règle l'approche par un train ou une locomotive.

SIGNAL DE CABINE

Dispositif placé dans le poste ou la cabine du mécanicien pour répéter les signaux d'enclenchement ou de canton, ou pour remplacer les signaux de canton. Des instructions spéciales détermineront l'emploi de la signalisation en cabine.

SIGNAL DE CANTON

Signal fixe implanté à l'entrée d'un canton et réglant la marche des trains ou des locomotives à l'entrée ou à l'intérieur de ce canton.

SIGNAL DE CANTON CONTRÔLÉ

En commande centralisée de la circulation (CCC), à un point contrôlé, signal de canton qui peut donner l'indication ARRÊT ABSOLU jusqu'à ce que le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF) lui fasse présenter une indication moins restrictive.

SIGNAL D'ENCLENCHEMENT

Signal fixe situé à l'entrée ou à l'intérieur d'une zone enclenchée et réglant la marche sur les itinéraires à suivre.

SIGNAL FIXE

Signal ou panneau indicateur à emplacement fixe, dont l'indication influe sur la marche d'un train ou d'une locomotive.

SUBDIVISION

Partie d'un réseau ferroviaire désignée dans l'indicateur.

SYSTÈME DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE (SCE)

Système pouvant servir à l'enregistrement, à la vérification et à la transmission d'instructions ou d'informations relatives au mouvement des trains, des locomotives ou des véhicules d'entretien.

TRAIN

Une ou plusieurs locomotives circulant seules ou attelées à des wagons ou des voitures, ou tout véhicule d'entretien désigné comme train par son autorisation de circuler. Dans tous les cas, les signaux de queue sont obligatoires.

TRIAGE

Ensemble de voies, autres que les voies principales, utilisées pour la formation des trains et le garage des wagons et voitures, ainsi que pour d'autres usages, et sur lesquelles peuvent se faire des mouvements d'après les indications des signaux, les règles et les instructions spéciales.

VÉHICULE D'ENTRETIEN (VE)

Machine circulant sur la voie ferrée et utilisée pour des travaux de construction ou des inspections en voie.

VERROU ÉLECTRIQUE D'AIGUILLAGE

Dispositif électrique qui sert à empêcher la manoeuvre d'un aiguillage à manoeuvre manuelle.

VITESSES :**VITESSE DE MARCHE PRUDENTE**

Vitesse permettant de s'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un véhicule d'entretien.

VITESSE RÉDUITE

Vitesse permettant de s'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant.

VITESSE DE MARCHÉ À VUE

Vitesse qui permet l'arrêt non seulement en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant, mais aussi avant un aiguillage mal orienté, et qui ne doit jamais dépasser la petite vitesse.

Nota : La marche à vue commande l'attention aux ruptures de rail.

PETITE VITESSE

Vitesse ne dépassant pas quinze milles à l'heure.

VITESSE MOYENNE

Vitesse ne dépassant pas trente milles à l'heure.

VITESSE LIMITÉE

Vitesse ne dépassant pas quarante-cinq milles à l'heure.

VOIE D'ÉVITEMENT

Voie rattachée à la voie principale pour permettre le croisement ou le dépassement des trains. Ces voies sont désignées comme telles dans l'indicateur, les bulletins de marche (BM) ou les bulletins d'exploitation quotidiens (BEQ).

VOIE MULTIPLE

Deux voies principales ou plus dans la même subdivision.

VOIE PRINCIPALE

Voie reliant les gares entre elles et traversant les triages, sur laquelle la marche des trains ou des locomotives est autorisée et réglée par une ou plusieurs méthodes d'exploitation.

VOIE SIMPLE

Une seule voie principale, sur laquelle les trains peuvent circuler dans les deux sens.

ZONE DE MANOEUVRE

En commande centralisée de la circulation (CCC), partie de voie(s) principale(s) dont les limites sont spécifiées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales.

ZONE DE MARCHÉ PRUDENTE

Partie de voie(s) principale(s) délimitée par des panneaux indicateurs de zone de marche prudente. S'il n'est pas possible de placer ces panneaux à l'endroit prescrit, les instructions spéciales en feront mention.

ZONE DE TRIAGE

Partie de voie(s) principale(s) délimitée par des panneaux indicateurs de zone de triage. S'il n'est pas possible de placer ces panneaux à l'endroit prescrit, les instructions spéciales en feront mention.

ZONE ENCLENCHÉE

Voie(s) comprise(s) entre des signaux d'enclenchement opposés et situés aux extrémités d'un enclenchement.

Règles d'exploitation

Remarques préliminaires :

- I) Sauf indication contraire, le présent règlement s'applique sans égard au nombre de voies principales.
- II) Les règles relatives à la voie principale s'appliquent aussi aux voies d'évitement, ou autres, désignées comme voies signalisées.
- III) La lisibilité de chaque transmission reçue par système de communication électronique doit être vérifiée. Si la lisibilité n'est pas bonne, il faudra en aviser immédiatement le contrôleur de la circulation ferroviaire, qui effectuera une nouvelle transmission. Les exemplaires illisibles doivent être détruits immédiatement.
- IV) Il est permis de se servir de la radio pour communiquer des informations ou des instructions, sauf dans certains cas prévus par le présent règlement, des instructions spéciales ou des instructions générales d'exploitation.
- V) Dans le présent règlement, les instructions spéciales et les instructions générales d'exploitation, la mention «par écrit» utilisée à propos d'une permission, d'une autorisation ou d'une instruction indique que le destinataire qui ne reçoit pas le message en main propre doit en prendre par écrit le contenu et le répéter à l'expéditeur pour confirmer qu'il a été bien reçu.
- VI) Dans le présent règlement, les instructions spéciales ou les instructions générales d'exploitation, les désignations ci-après s'appliquent à tout employé, homme ou femme, qui a la compétence nécessaire pour assumer les responsabilités correspondantes :
 - agent de train,
 - aiguilleur,
 - chef de train,
 - chef de triage,
 - contremaître,
 - contremaître de chasse-neige,
 - contrôleur de la circulation ferroviaire,
 - mécanicien,
 - pilote,
 - préposé aux signaux,
 - signaleur.
- VII) Chaque fois que les termes suivants :
 - locomotive(s),
 - train(s),
 - train(s) ou locomotive(s),
 - véhicule(s) d'entretien,apparaissent dans le présent règlement, les instructions spéciales ou les instructions générales d'exploitation, l'action prescrite doit être accomplie par un ou plusieurs membres de l'équipe de la locomotive, du train ou du véhicule d'entretien.

VIII) Dans le présent règlement, les instructions spéciales ou les instructions générales d'exploitation :

- a) ce qui se dit d'une «locomotive», s'entend aussi d'une locomotive accompagnée de wagons ou de voitures ;
- b) «chef de train» désigne aussi un contremaître de triage ;
- c) «agent de train» désigne aussi un agent de triage ;
- d) «pilote» désigne l'employé chargé de guider la conduite d'un train quand le mécanicien ou le chef de train, ou les deux, ne connaissent pas suffisamment les caractéristiques physiques ou la méthode d'exploitation de la ligne sur laquelle le train est appelé à circuler.
- e) «autorité compétente» désigne le contrôleur de la circulation ferroviaire ou le superviseur ferroviaire compétent.

IX) Il est permis d'utiliser les abréviations suivantes et celles autorisées par des instructions spéciales :

agt	agent de train
BA	block automatique
BEQ	bulletin d'exploitation quotidien
BM	bulletin de marche
CCC	commande centralisée de la circulation
CCF	contrôleur de la circulation ferroviaire
cdtr	chef de train
ctm	contremaître
exp	express
jct	jonction
loc	locomotive
méc	mécanicien
mi/h	milles à l'heure
min	minute
no	numéro
POV	permis d'occuper la voie
ROV	régulation de l'occupation de la voie
SCE	système de communication électronique
SSR	système spécial de régulation
sub	subdivision
VE	véhicule d'entretien
voy	voyageur

On peut aussi se servir des abréviations suivantes pour :

les noms de jour :

lun	lundi	mar	mardi
mer	mercredi	jeu	jeudi
ven	vendredi	sam	samedi
dim	dimanche		

les noms de mois de plus de quatre lettres :

jan	janvier	fév	février
avr	avril	juil	juillet
sept	septembre	oct	octobre
nov	novembre	déc	décembre

- X) Dans le présent règlement, lorsque la configuration des voies empêche de respecter la distance prescrite pour la mise en place de signaux, de panneaux indicateurs ou de drapeaux, c'est la plus grande distance disponible qui s'applique.

Service de l'heure et indicateurs

Nota : L'échelle de 24 heures sera utilisée et notée par quatre chiffres, 2359 et 0001 représentant minuit.

1. Horloges

- a) À chaque gare désignée à cette fin dans l'indicateur se trouvera une horloge ferroviaire réglementaire, reconnaissable à une carte d'affichage.
- b) Le responsable d'une horloge réglementaire en comparera l'heure tous les jours, pendant son service, à une source horaire approuvée par le chemin de fer. Il inscrira sur la formule prescrite et sur la carte d'affichage tout écart par rapport à l'heure juste.
- c) Il faut mettre à l'heure juste toute horloge réglementaire qui présente un écart de plus de dix secondes par rapport à la source horaire approuvée. Si l'horloge doit être ainsi réglée plus de deux fois en cinq jours, le responsable de son réglage doit en informer l'autorité compétente.

2. Montres

Tout chef de train, mécanicien, agent de train, pilote, contremaître, contremaître de chasse-neige ou autre employé désigné par la Compagnie doit utiliser, durant son service, une montre ferroviaire approuvée :

- i) qu'il aura soin de tenir en bon état de marche de façon qu'elle n'avance ni ne retarde de plus de trente secondes par période de vingt-quatre heures ;
- ii) qu'il remettra à l'heure dès qu'elle aura plus de trente secondes d'avance ou de retard ;
- iii) dont il ne cherchera pas à régler le mouvement.

3. Comparaison des montres

- a) En prenant son service, tout employé visé à la règle 2 :
 - i) comparera l'heure indiquée par sa montre avec celle d'une horloge ferroviaire réglementaire, s'il y en a une, ou avec une source horaire approuvée par le chemin de fer ;
 - ii) sinon, il obtiendra l'heure juste du CCF ou comparera l'heure indiquée par sa montre avec celle d'un employé qui a déjà l'heure juste.
- b) Les membres de l'équipe d'un train ou d'une locomotive compareront entre eux les indications de leurs montres le plus tôt possible après la prise de leur service.

3.1. Heure en vigueur

L'indicateur ou des instructions spéciales préciseront laquelle, de l'heure normale, de l'heure avancée ou d'une autre heure désignée, est en vigueur.

3.2. Avis de changement d'heure

Avis d'un changement d'heure sera donné par bulletin d'exploitation affiché au moins soixante-douze heures avant l'entrée en vigueur de la nouvelle heure. Cet avis sera aussi donné par BM ou BEQ au moins vingt-quatre heures avant le changement d'heure, et sera conservé au moins six jours après.

3.3. Employés en service au moment d'un changement d'heure

Tout employé en service au moment d'un changement d'heure, et qui est responsable d'une horloge réglementaire ou tenu d'utiliser une montre ferroviaire approuvée, doit changer l'heure comme suit :

- i) Passage de l'heure normale à l'heure avancée :
À 0200, heure normale, avancer l'horloge ou la montre de une heure pour qu'elle indique 0300, heure avancée ;
- ii) Passage de l'heure avancée à l'heure normale :
À 0200, heure avancée, reculer l'horloge ou la montre de une heure pour qu'elle indique 0100, heure normale ;
- iii) Dans les cas où une heure autre que l'heure normale ou l'heure avancée est utilisée, les employés concernés se conformeront aux instructions spéciales en la matière.

3.4. Postes à horloge réglementaire fermés

Dans les postes dotés d'une horloge réglementaire qui seront fermés au moment du changement d'heure, le responsable, avant de quitter son service, doit recouvrir le devant de l'horloge. L'employé responsable qui prend son service après le changement d'heure découvrira l'horloge et la mettra immédiatement à la nouvelle heure.

3.5. Comparaison de l'heure au moment d'un changement horaire

- a) Au moment d'un changement horaire, le responsable d'une horloge ferroviaire réglementaire doit en vérifier l'exactitude auprès du CCF, ou auprès d'une source horaire approuvée, immédiatement après l'avoir mise à la nouvelle heure.
- b) Les employés des catégories ci-après, qui ont changé l'heure conformément à la règle 3.3, doivent immédiatement comparer entre eux les indications de leurs montres :
 - i) les membres de l'équipe à bord de la locomotive d'un train et le contremaître de chasse-neige, s'il y en a un ;
 - ii) les membres de l'équipe du train autres que ceux à bord de la locomotive, s'il y a lieu ;
 - iii) les membres d'une équipe en service de triage.

4. Indicateurs et leur emploi

Chaque indicateur, à partir du moment où il entre en vigueur, remplace l'ancien.

4.1. Avis de parution d'un nouvel indicateur ou d'un supplément

Avis de parution d'un nouvel indicateur ou d'un supplément sera donné par bulletin d'exploitation affiché au moins soixante-douze heures avant leur entrée en vigueur. Cet avis sera aussi donné par BM ou BEQ au moins vingt-quatre heures avant l'entrée en vigueur du nouvel indicateur ou du supplément, et sera conservé au moins six jours après.

6. Signes et schémas

a) Les signes suivants, utilisés dans l'indicateur, signifient :

* Voir la directive particulière.

B Bulletins d'exploitation.

C Horloge ferroviaire réglementaire.

D Faire rapport du départ des trains au CCF.

K Horloge ferroviaire réglementaire et bulletins d'exploitation.

U Zone de marche prudente.

W Zone de manoeuvre.

X Liaison entre voies principales.

Y Triangle de virage.

Z Zone de triage.

b) Un schéma peut figurer dans la colonne «gares» de l'indicateur pour représenter les limites ou l'emplacement d'un tronçon à voie simple ou multiple, d'une voie d'évitement, d'une liaison entre voies principales, d'un aiguillage à ressort de voie principale, d'un triangle de virage, et toutes autres caractéristiques physiques de la voie. Quand une liaison entre voies principales ou un triangle de virage sont représentés sur un schéma, il n'est pas besoin d'employer le signe correspondant.

c) Le schéma peut apparaître sur fond de couleur représentant la méthode d'exploitation ou le système de signalisation :

Régulation de l'occupation de la voie	Bleu
Commande centralisée de la circulation	Rouge
Block automatique	Vert

- d) Lorsqu'ils ne sont pas représentés par un schéma, par un fond de couleur ou par les deux, selon le cas, la méthode d'exploitation, le BA et les limites d'une voie simple ou multiple seront précisés dans l'indicateur et, dans la mesure du possible, indiqués entre accolades à la gauche ou à la droite de la colonne «gares».
- e) L'emplacement de chaque enclenchement, de chaque pont mobile non enclenché et de chaque traversée de voie non enclenchée sera indiqué dans les directives particulières à chaque subdivision.
- f) La longueur des voies d'évitement et l'étendue des zones d'application des BEQ, des zones de triage, des zones de marche prudente et des zones de manoeuvre seront indiquées dans les colonnes de l'indicateur, à côté de la colonne «gares», ou dans les directives particulières à la subdivision.

Signaux – Dispositions générales

11. Torches

- a) Les trains ou les locomotives qui approchent d'une torche à flamme rouge brûlant sur leur voie ou à proximité, ou au-delà du rail le plus rapproché d'une voie adjacente, doivent observer la vitesse réduite sur une distance de 3 000 verges après la torche. S'ils circulent à une vitesse autre que la vitesse réduite, les trains ou les locomotives doivent immédiatement revenir à cette vitesse.
- b) Il faut éviter de placer une torche sur un passage à niveau public ou là où elle pourrait provoquer un incendie.



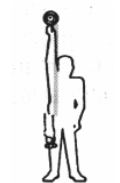



Exception : Sur une subdivision où la distance de protection est réduite par la règle 35.1, la distance minimale de 3 000 verges prescrite en a) ci-dessus est ramenée à 2 000 verges.

12. Signaux à main

- a) Les employés qui peuvent être appelés par leurs fonctions à donner des signaux à main doivent avoir les accessoires voulus, les garder en bon état et prêts à un usage immédiat. Il faut utiliser les signaux de nuit du coucher au lever du soleil et lorsque les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement.

Nota : La main ou le drapeau, présentés comme la lanterne dans les croquis suivants, donnent la même indication.

Présentation des signaux et signification

- | | | |
|------|---|--|
| i) |  | Lanterne balancée perpendiculairement à la voie.
Arrêter |
| ii) |  | Lanterne animée d'un mouvement circulaire perpendiculaire à la voie et plus ou moins rapide selon la vitesse à atteindre.
Reculer |
| iii) |  | Lanterne élevée et abaissée plus ou moins rapidement selon la vitesse à atteindre.
Avancer |
| iv) |  | Lanterne tenue horizontalement à bout de bras.
Ralentir |
| v) |  | Lanterne balancée horizontalement au-dessus de la tête, perpendiculairement à la voie.
(Train à l'arrêt)
Serrer le frein à air |
| vi) |  | Lanterne tenue à bout de bras au-dessus de la tête. (Train à l'arrêt)
Desserrer le frein à air |
| vii) | | Tout objet vivement agité par quiconque sur la voie ou à proximité constitue un signal d'arrêt. |

- b) Le signal d'avancer ou de reculer doit être donné par rapport à l'avant de l'engin menant.
- c) Les ordres communiqués par signaux à main doivent être donnés suffisamment tôt pour être correctement exécutés, et d'un endroit où leur destinataire peut les voir distinctement, sans risque de mal les interpréter. En cas de doute sur la signification ou le destinataire d'un signal, celui-ci doit être considéré comme un signal d'arrêt.
- d) Au cours de manoeuvres, les signaux doivent être donnés directement au mécanicien lorsque la chose est possible. Il incombe au chef de train de s'assurer que les agents de train sont bien postés pour donner ou relayer les signaux au mécanicien.
- e) Au cours de mouvements dirigés par signaux à main, la disparition du membre de l'équipe qui donne les signaux ou du feu de la lanterne utilisée à cette fin doit être interprétée comme un signal d'arrêt.
- f) Un membre de l'équipe d'un train ou d'une locomotive qui n'occupe pas la voie principale ne doit pas donner le signal à main d'avancer à un train ou à une locomotive qui approche.

12.1. Radio ou signaux à main

La radio s'utilise pour transmettre des signaux ou des instructions, mais, si la situation l'exige, les signaux à main peuvent lui être substitués. Avant de passer d'une méthode à l'autre, les membres d'une équipe qui donnent des instructions doivent se mettre parfaitement d'accord avec ceux qui les reçoivent. En cas d'urgence, il est permis d'utiliser à la fois la radio et les signaux à main.

12.2. Manoeuvres dirigées par radio

Quand on utilise la radio pour diriger une manoeuvre, et après que les intéressés se sont identifiés de la façon prescrite, il faut procéder comme suit :

- i) le sens du mouvement à effectuer par rapport à l'avant de l'engin menant doit être indiqué dans l'instruction initiale et, par la suite, chaque fois qu'il faut inverser le sens du mouvement;
- ii) la distance à parcourir doit être donnée dans chaque communication; et
- iii) le mouvement doit être arrêté immédiatement si aucune autre communication n'est reçue après qu'il a parcouru la moitié de la distance donnée dans la dernière instruction.

Nota : En cas de doute sur la signification ou sur le destinataire d'une instruction, il faut réagir comme pour un signal d'arrêt.

13. Cloche de la locomotive

- a) Il faut faire sonner la cloche de la locomotive :
- i) au moment de se mettre en marche ;
 - ii) au passage le long d'un train ou d'une locomotive arrêtés sur une voie adjacente ;
 - iii) à l'approche et au franchissement d'installations de gare ou de zones d'atelier, ou en manoeuvre à leurs abords ;
 - iv) à un quart de mille de tous les passages à niveau publics (sauf dans les limites spécifiées dans les instructions spéciales), jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé par la locomotive ou par les wagons ou voitures qu'elle pousse. Lorsqu'un signal par sifflet de locomotive 14(l) est donné, il n'est pas nécessaire de faire sonner la cloche.

13.1. Panne de la cloche

Si la cloche de l'engin de tête tombe en panne, il faut la réparer le plus tôt possible ou, à défaut, se rendre jusqu'au premier point où elle pourra être remise en état, en faisant sonner sans arrêt, si elle est disponible, celle d'un autre engin.

14. Signaux par sifflet de locomotive

Nota :

- i) Chaque fois que le mot «sifflet» apparaît dans le présent règlement, il désigne aussi le klaxon de la locomotive. Les signaux prescrits dans la présente règle sont représentés par «o» pour les coups brefs et par «__» pour les coups longs.
- ii) Les signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés selon les indications de la présente règle, de façon distincte et avec une intensité et une durée en rapport avec la distance à laquelle ils doivent porter. Il est interdit de se servir du sifflet de la locomotive sans motif valable.
- iii) Pour les signaux ci-dessous suivis du symbole (#), la radio ne doit pas être utilisée au lieu du sifflet.

SIGNAL

SIGNIFICATION

a) o

À l'arrêt - Les pressions dans le circuit de freinage sont égales ; le robinet d'arrêt peut être fermé.

b) o o

i) Réponse à un signal «d'arrêt» (autre qu'un signal fixe).

ii) Réponse à tout signal, quand aucune autre réponse n'est prévue.

Nota : Le signal b) ne s'utilise pas en manoeuvre.

- d) o o o o Demande de signaux.
- e) o o o o o o o Avertit le personnel de la voie qu'il y a un incendie sur l'emprise du chemin de fer ou à proximité. (Doit être répété aussi souvent que nécessaire.)
- f) Succession de coups brefs (#) Alerte les personnes ou les animaux qui sont sur la voie ou à proximité.
- l) ___ ___ o ___ (#) i) À chaque poteau ou panneau indicateur commandant de siffler.
- (#) ii) À au moins un quart de mille de tous les passages à niveau publics (sauf dans les limites spécifiées dans les instructions spéciales). Le signal doit être prolongé ou répété selon la vitesse du mouvement, jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé par la locomotive ou par les wagons ou voitures qu'elle pousse.
- (#) iii) À intervalles fréquents quand la visibilité est réduite par le mauvais temps, par les courbes ou d'autres facteurs.
- q) Dans le cas où au moins deux locomotives sont attelées au même train, c'est le mécanicien de tête qui doit donner les signaux prescrits par la présente règle.
- r) En cas de panne du sifflet de la locomotive, il faut faire sonner sans arrêt la cloche de la locomotive :
- i) à l'approche et au franchissement des courbes ;
- ii) à l'approche et au franchissement d'installations de gare, de triages et de passages à niveau publics.

En outre, le train ou la locomotive ne doit pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure à l'entrée d'un passage à niveau public non protégé par un gardien, des barrières ou une signalisation automatique, et tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

- s) Sur un mouvement n'ayant ni locomotive ni chasse-neige en tête, mais équipé d'un sifflet à l'avant, les signaux 14 f) et 14 l) doivent être donnés par ce sifflet. Dans ce cas, tous les signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés également par le mécanicien.
- t) Lorsqu'un chasse-neige est attelé à l'avant d'une locomotive, c'est le contremaître du chasse-neige qui doit donner les signaux 14 f) et 14 l). Tous les autres signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés par le mécanicien, de la manière prescrite dans la présente règle.

15. Signaux par sifflet de chasse-neige

(Cette règle s'applique aussi lorsque du matériel de travaux est attelé à une locomotive.) Lorsque la radio ne peut être utilisée et que le sifflet du chasse-neige remplace la liaison phonique, il donne à l'équipe de la locomotive les signaux ci-dessous.

Nota : Un «o» représente un coup bref, un «___» un coup long.

Signal	Signification
a) o	Arrêter immédiatement.
b) o ___ o	Avancer.
c) ___ o ___	Reculer.

17. Phare avant

- a) Il faut se servir de la pleine intensité du phare avant, dans le sens de la marche, à l'approche d'un passage à niveau et jusqu'à ce que celui-ci soit entièrement occupé.
- b) Sur la voie principale, tout train en mouvement doit présenter à l'avant un phare allumé à sa pleine intensité, sauf dans les circonstances suivantes :
 - i) à l'approche d'un autre train ou d'une autre locomotive de sens contraire;
 - ii) à l'approche d'un endroit où le train doit s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs;
 - iii) la nuit, pour ne pas gêner les conducteurs des véhicules venant en sens inverse sur les routes adjacentes;
 - iv) le mauvais temps gêne la vision des membres de l'équipe de service.
- c) Sur une voie autre que la voie principale, une locomotive en mouvement présentera à l'avant et à l'arrière un phare allumé; cependant, le phare peut être éteint à l'extrémité qui est attelée aux véhicules.

17.1. Panne du phare avant

- a) Si le phare à l'avant d'un train ou d'une locomotive tombe en panne et qu'il ne peut être réparé, il faut en informer le CCF le plus tôt possible. Les phares de fossé seront utilisés et le train ou la locomotive pourra poursuivre sa marche.
- b) Lorsque le phare avant et les phares de fossé ne fonctionnent pas, il faut se servir des moyens d'éclairage disponibles et le train peut poursuivre sa marche jusqu'au premier point où les réparations peuvent être faites. Toutefois, il ne doit pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure à l'entrée des passages à niveau publics, sauf s'ils sont protégés par un gardien, des barrières ou une signalisation automatique.

17.2. Phares de fossé

Tout train doit avoir des phares de fossé constamment allumés dans le sens de la marche lorsqu'il doit présenter à l'avant un phare toujours allumé à sa pleine intensité.

19. Signaux de queue

Tout train doit, le jour comme la nuit, présenter en queue un signal rouge lumineux ou réflectorisé, ou deux s'il est ainsi équipé, pour indiquer qu'il s'agit bien de la fin du train.

19.1. Signaux de queue de remplacement

Un drapeau rouge le jour ou un feu rouge la nuit seront utilisés pour indiquer l'arrière d'un train qui n'est pas équipé pour porter les signaux de queue prescrits par la règle 19.

Nota : Une plaque rouge réflectorisée peut remplacer le drapeau ou le feu rouge.

26. Protection par signaux bleus

- a) Un drapeau bleu le jour, doublé d'un feu bleu la nuit ou lorsque les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement, présenté à une ou aux deux extrémités d'un matériel roulant, indique la présence d'ouvriers à proximité. Sur une voie accessible à un train ou à une locomotive par une seule extrémité, un signal bleu présenté entre le matériel roulant à protéger et l'aiguillage d'entrée indique la présence d'ouvriers à proximité de ce matériel. Il est alors interdit de s'atteler à ce matériel roulant ou de le déplacer. Le retrait du signal à une ou aux deux extrémités du matériel roulant indique qu'il n'y a pas d'ouvrier à proximité et qu'il est permis de s'atteler à ce matériel roulant ou de le déplacer.
- b) Aucun autre matériel roulant qui masquerait le signal bleu ne doit être placé sur la même voie à l'insu des ouvriers. Le train ou la locomotive qui amène ce matériel roulant doit rester sur la voie jusqu'à ce que les ouvriers aient déplacé le signal bleu pour inclure l'ensemble du matériel roulant à protéger.
- c) Chaque catégorie d'ouvriers place elle-même ses signaux bleus et seuls les ouvriers de cette catégorie sont autorisés à les enlever.

- d) Des instructions spéciales régleront l'utilisation d'autres moyens approuvés pour assurer la protection d'ouvriers qui réparent ou inspectent du matériel roulant.

26.1. Protection de travaux de réparation urgente

À défaut de signaux bleus, il faut prévenir le mécanicien de la locomotive avant d'entreprendre des travaux de réparation urgente sur une locomotive ou sur le matériel roulant qui lui est attelé. Ainsi prévenu, le mécanicien veillera à ce qu'aucun mouvement ne soit fait ni les freins serrés ou desserrés avant que les ouvriers se soient éloignés et l'en aient informé.

27. Signal imparfaitement donné

- a) Sous réserve du paragraphe b) ci-dessous, un signal fixe ou un signal de cabine imparfaitement donnés, ou l'absence d'un signal fixe là où il s'en trouve ordinairement un, doivent être interprétés comme donnant leur indication la plus restrictive. Un signal imparfaitement donné doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente le plus tôt possible.
- b) Lorsqu'on remarque qu'un ou plusieurs feux d'un signal de canton ou d'enclenchement sont éteints, et qu'au moins un feu demeure allumé au vert ou au jaune, les trains peuvent poursuivre leur marche prêts à s'arrêter au signal suivant ; les branchements doivent être franchis à petite vitesse, lorsque c'est faisable.

Exception : Cette disposition ne s'applique pas lorsque le seul feu allumé est jaune et forme l'unité lumineuse au bas du signal, ou lorsque l'on sait ou soupçonne que le signal est endommagé.

34. Reconnaissance et observation des signaux fixes

- a) L'équipe d'une locomotive et le contremaître d'un chasse-neige doivent, avant de franchir un signal fixe, en connaître l'indication (y compris celle des signaux de position d'aiguilles, si c'est possible).
- b) Les membres de l'équipe qui sont à portée de voix les uns des autres se communiqueront d'une manière claire et audible le nom de chaque signal fixe qu'ils sont tenus d'annoncer. Tout signal influant sur le mouvement du train ou de la locomotive doit être nommé à haute voix dès l'instant où il est reconnu formellement ; cependant, les membres de l'équipe doivent surveiller les changements d'indication et, le cas échéant, s'en faire part rapidement et agir en conséquence.
- c) Si la réaction à un signal influant sur le mouvement du train ou de la locomotive tarde à venir, les membres de l'équipe doivent se rappeler les uns aux autres l'action prescrite par ce signal. Si cette démarche n'a pas de suite, ou s'ils constatent que le mécanicien est hors d'état de réagir, les autres membres de l'équipe doivent prendre des mesures immédiates pour assurer la sécurité du train ou de la locomotive, en allant jusqu'à provoquer un arrêt d'urgence si la situation l'exige.

Nota : L'indication donnée par une cible ou un feu d'aiguillage n'a pas besoin d'être

communiquée, sauf quand elle montre que l'aiguillage n'est pas bien orienté pour l'itinéraire du train ou de la locomotive.

35. Signalement des situations d'urgence

Tout employé découvrant une situation qui peut être dangereuse pour la circulation d'un train ou d'une locomotive doit, au moyen de drapeaux, feux, torches, ou par radio, par **téléphone ou tout autre moyen, faire tout son possible pour arrêter les trains et les locomotives susceptibles d'être touchés et/ou leur fournir les instructions nécessaires. Il faut assurer la protection par signaleur sur la voie principale, à moins ou jusqu'à ce que l'on soit dispensé de cette obligation**

- (a) Dans chaque direction si c'est possible, un signaleur doit se rendre à la **distance prescrite du point dangereux afin de s'assurer qu'un train ou une locomotive qui approche aura le temps et l'espace nécessaires pour s'arrêter avant d'atteindre ce point**. Sauf disposition contraire, un signaleur doit se rendre à au moins 3 000 verges du point dangereux, jusqu'à un endroit d'où il pourra être vu distinctement par un train ou une locomotive qui approche.
- (b) Lorsqu'il voit un train ou une locomotive approcher, le signaleur doit leur présenter un signal d'arrêt au moyen d'un drapeau rouge le jour ou d'une torche allumée à flamme rouge la nuit, ou quand les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement. Le signaleur doit présenter le signal d'arrêt jusqu'à ce que **le mouvement auquel il s'adresse :**

ait accusé réception par le signal prescrit à la règle 14 b) :

se soit arrêté ; ou

ait atteint la position du signaleur.

- (c) Le train ou la locomotive arrêtés par le signaleur ne doivent pas repartir avant d'en avoir reçu l'instruction du signaleur.
- (d) Le signaleur doit avoir avec lui un drapeau rouge et huit torches rouges. La présence d'un sceau intact atteste que la trousse de signalisation est bien approvisionnée.

Nota : Cette règle n'autorise pas le mouvement sur la voie principale ni les travaux en voie.

35.1 Réduction de la distance de protection par signaleur

Pour l'application des règles 35, 42 et 43 sur une subdivision désignée à l'indicateur ou dans des instructions spéciales, la distance minimale de protection, qui est normalement de 3 000 verges, est réduite à 2 000 verges.

Protection d'une voie impraticable ou
exigeant une limitation de vitesse

Remarques générales :

- i) Le terme «bulletin de marche» (BM) utilisé dans les règles 42, 43 et 44 désigne aussi un

bulletin d'exploitation quotidien (BEQ).

- ii) Des instructions spéciales préciseront quand les règles 42, 43 et 49 s'appliquent à une voie autre que la voie principale, à l'exception des voies d'évitement signalisées ou d'autres voies signalisées.

40.1. Protection de travaux en voie sur une voie autre que la voie principale

Nota i) : La présente règle ne s'applique pas aux voies principales, aux voies d'évitement signalisées ou autres voies signalisées, non plus qu'aux voies mentionnées dans des instructions spéciales.

Nota ii) : Avant d'entreprendre des travaux en voie sur une voie d'évitement, il faut en informer le CCF ; dans le cas d'une voie de triage, c'est le chef de triage, s'il y en a un, qui doit être informé.

- a) Avant d'entreprendre des travaux qui peuvent rendre la voie dangereuse pour la circulation des trains ou des locomotives, le personnel de la voie ou d'autres employés assureront la protection d'une des façons suivantes :
 - i) soit en cadenassant chaque aiguillage au moyen d'un cadenas spécial dans la position qui empêchera un train ou une locomotive de circuler sur la partie de voie en attente de travaux,
 - ii) soit en plaçant entre les rails, aux deux extrémités du lieu des travaux, un drapeau rouge le jour et, de plus, un feu rouge la nuit ou quand les signaux de jour ne peuvent être vus distinctement. Lorsque la chose est possible, ces signaux doivent être placés à au moins 100 verges du lieu des travaux, à un endroit d'où ils seront vus distinctement, d'une distance de 300 verges si possible, par un train ou une locomotive qui approche. S'il se trouve sur la voie du matériel roulant qui réduit la visibilité, les signaux rouges doivent être placés de façon à inclure ce matériel roulant dans la zone protégée.
- b) Le train ou la locomotive approchant du signal prescrit à l'alinéa a) ii) doit s'arrêter avant de le franchir et attendre qu'il soit enlevé avant de poursuivre sa marche. Le signal rouge ne peut être enlevé que par un employé appartenant à la même catégorie que celui qui l'a placé, mais seulement quand le contremaître l'y autorise.
- c) Il ne faut pas placer sur la voie protégée du matériel roulant qui réduira la visibilité des signaux rouges.

40.2. Travaux en voie dans une zone de marche prudente

A l'intérieur d'une zone de marche prudente précisée dans des instructions spéciales :

- a) Avant d'entreprendre des travaux, il faut en informer le CCF et/ou le chef de triage ; en outre :

- i) La zone de travaux doit être protégée par un drapeau rouge le jour et, de plus, par un feu rouge la nuit, placé entre les rails dans chaque direction à une distance d'au moins 100 verges du lieu des travaux, lorsque c'est possible. On doit protéger la zone en orientant un ou plusieurs aiguillages de voie principale de façon à interdire l'accès à cette zone, et en les cadenassant avec un cadenas spécial.
 - ii) Lorsqu'il n'est pas possible d'orienter et de cadenasser des aiguillages pour interdire l'accès à la zone de travaux, il faut recourir à la protection par POV ou par modèle Y pour empêcher les trains d'entrer dans la zone de marche prudente.
 - iii) Les aiguillages situés à l'intérieur de la zone de travaux doivent être orientés pour la position normale et cadenassés avec un cadenas spécial.
- b) Un train ou une locomotive approchant d'un signal rouge prescrit en i) ou d'un aiguillage cadenassé par un cadenas spécial conformément à iii), doivent s'arrêter et suivre les instructions du contremaître responsable. Le signal rouge ne peut être enlevé que par un employé appartenant à la même catégorie que celui qui l'a placé, mais seulement quand le contremaître l'y autorise.
 - c) Lorsque les travaux en voie sont terminés, il faut remettre à la position normale les aiguillages de voie principale qui avaient été orientés de façon à protéger les travaux, et en informer le CCF et/ou le chef de triage.

40.3. Protection des travaux en voie à un enclenchement automatique

Des travaux en voie peuvent être effectués dans la zone de l'enclenchement automatique d'une traversée de voie après qu'on a assuré la protection suivante :

- i) Il faut obtenir la permission des CCF des deux chemins de fer.
- ii) Une fois la permission obtenue, et avant d'entreprendre des travaux en voie, le contremaître doit ouvrir la boîte marquée «switches» située à l'enclenchement et, après avoir ouvert l'interrupteur, attendre cinq minutes ou le délai plus long indiqué par les instructions affichées dans la boîte. L'interrupteur doit être laissé ouvert jusqu'à la fin des travaux en voie.
- iii) De plus, un drapeau rouge doit être placé entre les rails, à chaque signal d'enclenchement.
- iv) Un train ou une locomotive arrêtés à l'entrée d'un tel enclenchement automatique ne doivent pas franchir le signal rouge tant qu'ils n'en ont pas reçu l'instruction du contremaître et que le drapeau rouge n'a pas été enlevé au vu et au su du mécanicien.
- v) Si les travaux en voie se poursuivent toujours, le train ou la locomotive autorisés à avancer sont, par conséquent, dispensés de se conformer aux exigences de la règle 611, mais leur mouvement doit se faire à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.
- vi) Lorsque les travaux en voie sont terminés et que le contremaître les en a informés, le train ou la locomotive peuvent avancer en se conformant à l'indication du signal.
- vii) Le CCF des deux chemins de fer doit être informé de la fin des travaux en voie.

42. Protection prévue

- a) Lorsqu'il faut assurer la protection au moyen du modèle Y, la demande doit en être faite par

écrit et sur l'imprimé réglementaire, dans la mesure du possible. Une fois cette protection accordée, la partie de voie et les heures auxquelles elle s'applique doivent être confirmées par écrit avant que le contremaître nommé dans le BM fasse placer les signaux prescrits de la manière suivante :

- i) placer un drapeau rouge à chaque point mentionné dans le BM, du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche. L'obstacle ou le lieu des travaux doit se trouver à 200 verges au moins à l'intérieur de la zone protégée délimitée par les signaux rouges ;
 - ii) placer un drapeau à bande jaune sur bande rouge à 3 000 verges au moins à l'extérieur de la zone protégée délimitée par les signaux rouges, du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche.
- b) Un train ou une locomotive en possession du modèle Y ne doit pas poursuivre sa route au-delà du signal rouge prescrit à l'alinéa a) i), ni entrer dans la zone protégée indiquée dans le BM, ni inverser son mouvement à l'intérieur de cette zone avant d'avoir reçu des instructions du contremaître nommé dans le BM. Lorsqu'il faut utiliser une voie en particulier, les instructions du contremaître doivent préciser la voie sur laquelle les instructions s'appliquent.
 - c) Les instructions ne doivent être mises à exécution qu'après avoir été répétées au contremaître nommé dans le BM, et avoir fait l'objet d'un accusé de réception de sa part.
 - d) Lorsque des branchements signalisés pouvant donner accès à la voie protégée sont situés entre les signaux opposés à bande jaune sur bande rouge, il faut assurer la protection sur toutes les voies principales de la subdivision nommée dans le BM.
 - e) La zone protégée devra être gardée aussi courte que possible et ses limites seront exprimées en milles entiers ou identifiées par tout autre point repérable.

43. Protection d'une voie exigeant une limitation de vitesse

- a) Lorsque la défectuosité n'exige pas l'arrêt, après avoir assuré la protection par BM, il faut confirmer au contremaître, par écrit, la limitation de vitesse et sa zone d'application. Le contremaître verra à ce que les mesures suivantes soient prises :
 - i) dans chaque direction, placer un drapeau jaune à 3 000 verges au moins de la défectuosité, du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche ;
 - ii) dans chaque direction, placer un drapeau vert immédiatement au-delà de la défectuosité, du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche.
- b) Les trains ou les locomotives ne doivent pas dépasser la vitesse prescrite par le BM tant qu'ils se trouvent, en tout ou en partie, entre les signaux verts opposés.
- c) Lorsqu'il y a un branchement signalisé à moins de 3 000 verges d'une limitation de vitesse qui ne s'applique pas à toutes les voies, les trains ou les locomotives doivent s'en approcher prêts à observer la limite de vitesse, jusqu'à ce que leur itinéraire soit confirmé. S'il s'agit d'un branchement symétrique, il faut ajouter la mention suivante au modèle V :

«Cette limitation de vitesse est à moins de 3 000 verges d'un branchement symétrique au

_____»

44. Anomalie de signalisation

- a) En l'absence d'un ou de plusieurs des signaux de la règle 42, entre les heures indiquées dans le modèle Y, les trains ou les locomotives doivent se comporter comme si ces signaux étaient normalement en place. Le CCF doit être informé de l'anomalie le plus tôt possible.
- b)
 - i) Un train ou une locomotive qui rencontre un drapeau à bande jaune sur bande rouge en dehors des heures indiquées dans le modèle Y, peut poursuivre sa route en suivant les instructions reçues du contremaître nommé dans le BM. Si leur équipe ne peut communiquer avec le contremaître, le train ou la locomotive doit être prêt à s'arrêter à un drapeau rouge; en l'absence d'un tel signal à l'endroit mentionné dans le BM, il faut en informer le CCF.
 - ii) Un train ou une locomotive qui rencontre un drapeau rouge en dehors des heures indiquées dans le modèle Y doit s'arrêter, puis peut poursuivre sa route en suivant les instructions reçues du contremaître nommé dans le BM. Si l'équipe du train ou de la locomotive ne peut contacter le contremaître, elle doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF pour recevoir ses instructions.
 - iii) Un train ou une locomotive qui rencontre un drapeau à bande jaune sur bande rouge ou un drapeau rouge sans être en possession d'un modèle Y exigeant la mise en place d'un tel signal, doit s'arrêter. Un membre de son équipe doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF pour recevoir ses instructions.
- c) Les trains ou les locomotives qui se trouvent dans la zone d'application du modèle Y doivent être arrêtés au moment où la protection entre en vigueur, à moins qu'auparavant un membre de leur équipe n'ait reçu des instructions autres du contremaître nommé dans le BM.
- d) En l'absence d'un ou de plusieurs des signaux de la règle 43, les trains ou les locomotives se conformeront aux instructions du modèle V. Le CCF doit être informé de l'anomalie le plus tôt possible.
- e) Un train ou une locomotive qui rencontre un drapeau jaune ou vert sans être en possession d'un BM exigeant la mise en place d'un tel signal doit réduire sa vitesse à 10 mi/h et communiquer immédiatement avec le CCF. L'équipe du train ou de la locomotive se conformera aux instructions reçues du CCF.
- f) Le modèle Y ou V doit indiquer la position des signaux qui ne peuvent être placés à la distance prescrite par la règle 42 ou 43.
- g) Lorsque la mise en place des signaux de la règle 43 est retardée, le CCF doit en être informé et la mention suivante ajoutée au modèle V : «Les signaux peuvent ne pas être en place.» Il faut alors mettre les signaux en place le plus tôt possible et modifier le BM en conséquence.

45. Protection dans les deux sens

Dans la mise en oeuvre d'une protection, il faut considérer chaque voie principale comme une

voie sur laquelle les trains ou les locomotives peuvent circuler dans les deux sens.

45.1. Mise en place des signaux en double voie

À l'exception d'une subdivision désignée dans des instructions spéciales, là où deux voies principales partagent la même plate-forme, les signaux que les règles 42 et 43 commandent de placer du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche, doivent être placés à l'extérieur de la voie à protéger et non entre les deux voies principales.

46. Présentation matérielle des signaux

- a) Les signaux prescrits par les règles 40.1 à 43 seront montés sur des supports à une hauteur leur permettant d'être vus distinctement par le train ou la locomotive qui approche. En outre, ils seront de la couleur, des dimensions et de la forme réglementaires.
- b) Les signaux de jour qui ne peuvent être vus distinctement doivent posséder une surface réflectorisée ou être munis d'un verre, d'une cible ou d'un disque réflectorisés, ou encore être remplacés simplement par un panneau réflectorisé. En outre, pour l'application de la règle 40.1, ils doivent présenter le feu prescrit pour la circonstance.

47. Panneaux indicateurs de vitesse

Des panneaux indicateurs portant des chiffres seront implantés le long de la voie pour indiquer des limitations permanentes de vitesse ou des vitesses de zone. Ces vitesses maximales seront indiquées dans l'indicateur, les BM ou les BEQ.

49. Permis d'occuper la voie (POV)

- a) Lorsqu'ils sont autorisés par un POV, des véhicules d'entretien peuvent être utilisés et des travaux en voie exécutés sur la voie principale.
- b) La zone d'application de cette autorisation doit être comprise entre deux points repérables, par exemple :
 - i) points milliaires entiers ;
 - ii) aiguillages de voie d'évitement spécifiques ;
 - iii) autres aiguillages de voie principale, dont sera indiqué le lieu ou le point milliaire ;
 - iv) signaux spécifiques repérés par un numéro ;
 - v) panneaux indicateurs de zone de triage ou de zone de marche prudente spécifiques, dont sera indiqué le lieu ou le point milliaire ;
 - vi) noms de gare.

Nota : Les noms de gare peuvent servir à délimiter la zone d'application d'un POV.

L'autorisation accordée par celui-ci ne permet pas d'utiliser la voie principale entre les aiguillages de la voie d'évitement à l'une ou l'autre des gares mentionnées. Là où il n'y a pas de voie d'évitement, l'autorisation commence ou se termine au panneau indicateur de gare.

49.1. POV dans les zones de triage ou les zones de marche prudente

-
- a) Aucun POV ne doit s'appliquer à l'intérieur d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente s'il y circule des trains ou des locomotives dont les mouvements ne sont pas contrôlés par le CCF.
 - b) Le CCF ne doit autoriser aucun mouvement de train ou de locomotive à se rendre jusqu'au panneau indicateur de zone de triage ou de zone de marche prudente pendant qu'un POV est en vigueur dans cette zone.

49.2. Avant d'accorder une autorisation par POV

Avant d'accorder une autorisation au moyen d'un POV, le CCF (ou le préposé aux signaux dans le cas d'un enclenchement) doit :

- i) s'assurer qu'aucun train ni aucune locomotive en situation de mouvement incompatible ne se trouvent à l'intérieur de la zone où s'appliquera le POV, ou ne sont autorisés à y entrer, sauf dans les conditions prévues par la règle 311, 567.1 ou 618 ;
- ii) en CCC et aux enclenchements commandés, bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des trains ou des locomotives dans la zone à accorder. Le blocage des signaux pour protéger la zone d'application d'un POV doit être maintenu jusqu'à ce que ce POV soit annulé auprès du contremaître.

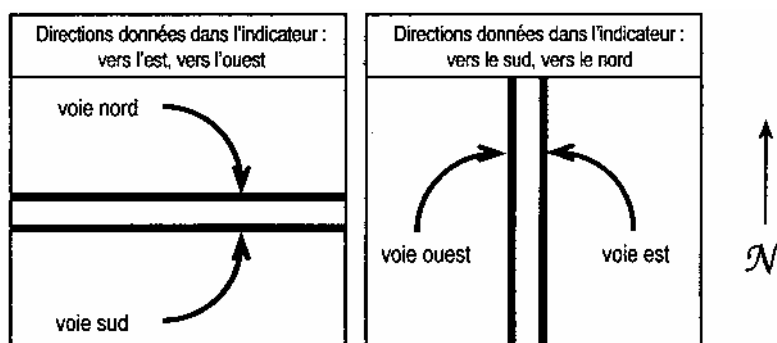
49.3. Identité ou chevauchement des zones d'application de POV

Le CCF (ou le préposé aux signaux dans le cas d'un enclenchement) ne doit pas autoriser un train ou une locomotive à entrer dans la zone d'application d'un POV quand cette zone est identique à celle d'un autre POV ou qu'elle la chevauche.

Circulation des trains ou des locomotives

51. Désignation et utilisation des voies principales

- a) Lorsque deux voies principales sont en service, elles doivent être désignées de la façon ci-après, sauf indication contraire dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales :
- b) Lorsque plus de deux voies principales sont en service, il faut les numérotées. Sauf instructions contraires dans l'indicateur, lorsque les directions données dans l'indicateur sont vers l'est et vers l'ouest, les voies seront numérotées depuis le nord comme suit : «voie No 1», «voie No 2» et ainsi de suite ; lorsque les directions données dans l'indicateur sont vers le nord et vers le sud, les voies seront numérotées depuis l'est comme suit : «voie No 1», «voie No 2» et ainsi de suite.



80. Autorisation relative à la voie principale

Les trains ou les locomotives ne doivent pas obstruer la voie principale, ni y entrer, sans autorisation.

81. Feuille de libération nécessaire

- a) Sauf instruction contraire dans l'indicateur, un BM ou un bulletin d'exploitation, les trains appelés à circuler à l'extérieur d'une zone de triage, d'une zone de marche prudente ou d'une zone de manoeuvre ne doivent pas quitter ces zones sans feuille de libération.
- b) Une feuille de libération sera envoyée directement à l'équipe du train ou de la locomotive visés dans l'adresse. Le chef de train et le mécanicien doivent chacun s'assurer, aussitôt que possible, que l'autre est en possession de la feuille de libération, avant de s'y conformer. En outre, les membres de l'équipe doivent s'assurer que leur train ou leur locomotive y sont correctement désignés. Pour ce faire, le numéro de la locomotive doit être constaté visuellement.

81.1. Heure de départ retardée par feuille de libération

Une feuille de libération peut fixer à un train, sauf un train de travaux, un retard sur son heure de départ en tout point de sa zone de circulation autorisée. Ce retard ne doit pas être réduit lorsqu'il a été transmis à d'autres employés que ceux du train qui en est l'objet. Le train ne doit pas quitter le ou les points désignés dans la feuille de libération avant l'heure qui y est indiquée.

81.2. Délimitation de la zone de circulation autorisée par une feuille de libération

- a) La feuille de libération doit délimiter par des points repérables la zone dans laquelle un train est autorisé à circuler.
- b) Lorsqu'une zone est délimitée par des noms de gare, l'autorisation de circuler exclut la partie de voie principale comprise entre les aiguillages de la voie d'évitement à l'une ou l'autre des gares nommées. Là où il n'y a pas de voie d'évitement, l'autorisation commence ou se termine à l'aiguillage désigné. En l'absence à la fois de voie d'évitement et d'aiguillage désigné, l'autorisation de circuler commence ou se termine au panneau indicateur de gare.

81.3 Feuille de libération en vigueur

Une feuille de libération reste en vigueur jusqu'à son exécution, remplacement ou annulation.

82. Remplacement d'une feuille de libération

- a) Une feuille de libération peut être transmise en remplacement d'une autre déjà en la possession de l'équipe du train visé dans l'adresse
- b) La feuille de libération de remplacement doit inclure la portion de voie occupée par le train et, en ROV, ne doit pas comporter l'obligation d'attendre l'arrivée d'un train de sens contraire.
- c) Si une feuille de libération de remplacement réduit la zone d'application de l'autorisation de circuler déjà en la possession du train visé dans l'adresse, le CCF ne doit prendre aucune autre mesure tant que le chef de train et le mécanicien n'ont pas accusé réception de l'heure à laquelle la feuille de libération a été complétée.

82.1 Annulation d'une feuille de libération

- a) Avant l'annulation d'une feuille de libération, le train ou la locomotive auxquels elle s'adresse doit :
 - i) libérer la zone d'application de la feuille de libération,
 - ii) se trouver à l'intérieur d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente,
 - iii) ou être protégé conformément à la règle 101.2
- b) Lorsqu'une feuille de libération est annulée, l'annulation ne prend effet que lorsqu'elle a été correctement répétée par le chef de train et le mécanicien et que ceux-ci en ont accusé réception par la répétition au CCF de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier.

82.2 Pour éviter tout réutilisation

Lorsqu'une feuille de libération est exécutée, annulée ou remplacée, le chef de train et le mécanicien doivent immédiatement tracer un « X » en travers de la feuille pour éviter sa réutilisation, et informer les autres membres de l'équipe en conséquence

83. Bulletins d'exploitation

- a) Des bulletins d'exploitation seront publiés par l'autorité compétente, dans la forme prescrite. Ces bulletins seront insérés dans un recueil spécial, à consulter aux gares ou autres endroits désignés dans l'indicateur, les BM ou des bulletins d'exploitation. De plus, ils ne contiendront que des renseignements ou instructions sur le mouvement des trains ou des locomotives, et porteront une numérotation continue qui recommencera avec le premier bulletin de chaque année.
- b) Les employés chargés d'insérer les bulletins d'exploitation dans le recueil s'acquitteront de cette tâche immédiatement après les avoir reçus, en inscrivant sur chaque bulletin l'heure et la date de son insertion.
- c) Un bulletin d'exploitation mensuel donnant le numéro, la date et le contenu de tous les bulletins d'exploitation encore en vigueur, ou faisant référence à ceux-ci, sera publié le premier jour de chaque mois. Les bulletins d'exploitation antérieurs dont il n'est pas fait mention dans le bulletin mensuel cessent d'être valides.
- d) Avant de commencer leur service à une gare ou à un endroit où se trouve un recueil de bulletins d'exploitation, le chef de triage, le mécanicien, le chef de train et l'agent de train doivent avoir lu, compris et signé les bulletins en question.

83.1. Bulletin d'exploitation quotidien (BEQ)

- a) À l'intérieur des zones définies par l'indicateur ou spécifiées dans des instructions spéciales, l'autorité compétente publiera un BEQ.
- b) Le BEQ entrera en vigueur à l'heure indiquée et le restera jusqu'à la même heure le lendemain. Les équipes de train ou de locomotive, qui se trouvent dans la zone d'application d'un BEQ et qui sont incapables de la libérer avant l'expiration du bulletin ou d'obtenir un exemplaire du prochain BEQ, doivent communiquer avec le CCF et suivre ses instructions, qui doivent être prises par écrit. Dans ce cas, le CCF doit prolonger la durée de validité du BEQ et y apporter les changements nécessaires. S'il est impossible de communiquer avec le CCF, le train ou la locomotive doit s'arrêter.
- c) Le CCF s'assurera de l'exactitude des renseignements ou des instructions donnés dans chaque BM concernant l'état de la voie ou d'autres circonstances dans la zone susmentionnée, et veillera à ce qu'ils fassent partie du BEQ approprié.
- d) Les modèles Q, S, T, V et Y seront inclus dans le BEQ, si les circonstances l'exigent.
- e) À l'exception des cas prévus dans le paragraphe b), les trains ou les locomotives ne doivent pas occuper la voie principale à l'intérieur de la zone d'application d'un BEQ, sauf s'ils sont en possession du BEQ en vigueur.

84. Départ d'un train ou d'une locomotive

Les trains ou les locomotives ne doivent pas se mettre en mouvement avant que le mécanicien n'ait reçu le signal ou les instructions appropriés d'un membre de l'équipe.

85. Signalement des retards

Le chef de train s'assurera que le CCF est informé rapidement de toute situation connue susceptible de retarder le train.

85.1. Rapport de la situation d'un train

- a) Le chef de train s'assurera que le CCF est informé rapidement de l'heure à laquelle le train a atteint, quitté ou dégagé un endroit précisé par le CCF. Le chef de train s'assurera aussi que le CCF est appelé à l'heure précisée par ce dernier.
- b) Le chef de train et le mécanicien doivent s'assurer que le rapport est précis et que le mouvement au complet a atteint, quitté ou dégagé l'endroit considéré.
- c) Lorsqu'un tel rapport doit être utilisé pour la reddition d'une voie, le CCF doit, au moment où il est transmis, vérifier la désignation du train, de la locomotive ou du véhicule d'entretien, et enregistrer l'endroit considéré et l'heure, sur la feuille des circulations ou, le cas échéant, dans un système assisté par ordinateur.

88. Arrêt et point d'obstruction

Un train parvenu à la fin de sa zone de circulation autorisée, ou devant croiser un autre train, lui céder la voie ou l'attendre, doit s'arrêter de façon à ne pas obstruer l'itinéraire d'un autre train.

89. Identification formelle avant le départ

Avant de quitter un point quelconque, un train doit s'assurer que le ou les trains qu'il devait croiser ou celui ou ceux auxquels il devait céder la voie en ce point, sont arrivés ou partis.

90. Communication entre les membres de l'équipe

(Cette règle s'applique aussi à une locomotive en service de transfert.)

- a) Lorsque, dans un train, un membre de l'équipe se trouve ailleurs que dans la locomotive et que les communications sont possibles, il doit se mettre en liaison phonique avec la locomotive à une distance de un à trois milles :
 - i) de tout point où le train doit se soumettre à une restriction imposée par une feuille de libération ;
 - ii) de tout point où le train doit quitter une voie principale lorsqu'il en a reçu l'instruction ;
 - iii) de tout point où le train est soumis à une restriction imposée par le modèle Y ;
 - iv) d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente ;
 - v) d'un pont mobile ou d'une traversée de voie ;
 - vi) d'un point contrôlé en voie simple ;
 - vii) d'un point contrôlé en voie multiple, lorsque c'est spécifié dans des instructions spéciales ;
 - viii) de tout autre point spécifié dans des instructions spéciales.
- b) Si aucun membre de l'équipe dans la locomotive n'accuse réception de la communication, il faut arrêter le train avant d'atteindre le point contrôlé, l'enclenchement ou le point d'application de la restriction.

92. Chasse-neige interdit

Il est interdit d'utiliser un chasse-neige dans un train transportant des voyageurs.

93. Zone de triage

(Cette règle ne s'applique pas en CCC.)

- a) À l'intérieur d'une zone de triage, les trains ou les locomotives sont autorisés à utiliser la voie principale.
- b) À l'intérieur d'une zone de triage, les trains ou les locomotives doivent marcher à vitesse réduite, sauf s'ils ont l'assurance que la voie principale est libre. En BA, l'indication des signaux ne dispense pas l'équipe de ces trains ou locomotives de l'obligation de marcher à vitesse réduite.

Exception : En BA, sauf indication contraire dans des instructions spéciales ou à moins que le train ou la locomotive ne se soient arrêtés ou n'aient été retardés de quelque autre manière dans le canton, le signal de vitesse normale, règle 405, peut être considéré par ce train ou par cette locomotive comme donnant l'indication que la voie est libre, mais seulement jusqu'au prochain signal ou panneau indicateur de fin de canton.

- c) Les panneaux indicateurs de zone de triage et leurs panneaux indicateurs avancés seront réflectorisés. À l'extérieur d'un BA, un panneau indicateur avancé sera placé à au moins un mille avant chaque panneau indicateur de zone de triage. Aux endroits où il n'est pas possible de placer ces panneaux indicateurs avancés à la distance prescrite, les instructions spéciales en feront mention.

93.1. Restriction supplémentaire en zone de triage

Sur une subdivision spécifiée dans l'indicateur, s'il est nécessaire de circuler à vitesse réduite comme le prescrit la règle 93, un train ou une locomotive doivent aussi être prêts à s'arrêter avant un aiguillage mal orienté.

94. Zone de marche prudente

(Cette règle ne s'applique pas en CCC.)

- a) À l'intérieur d'une zone de marche prudente, les trains, les locomotives ou les véhicules d'entretien sont autorisés à utiliser la voie principale.
- b) À l'intérieur d'une zone de marche prudente, les trains ou les locomotives doivent observer la vitesse de marche prudente.
- c) Les panneaux indicateurs de zone de marche prudente et leurs panneaux indicateurs avancés seront réflectorisés. Un panneau indicateur avancé sera placé à au moins un mille avant chaque panneau indicateur de zone de marche prudente. Aux endroits où il n'est pas possible de placer ces panneaux indicateurs avancés à la distance prescrite, les instructions spéciales en feront mention.

Nota : La présente règle n'autorise pas les travaux en voie.

94.1. Restrictions supplémentaires en zone de marche prudente

Sur une subdivision spécifiée dans l'indicateur, s'il est nécessaire de circuler à vitesse de marche prudente comme le prescrit la règle 94, un train ou une locomotive doivent aussi être prêts à s'arrêter avant un aiguillage mal orienté.

Aux endroits où la règle 40.2 est applicable, un train ou une locomotive doivent aussi être prêts à s'arrêter avant un drapeau ou feu rouges.

97. Circulation en zone enclenchée

À l'intérieur des zones enclenchées, les trains et les locomotives se conformeront aux règles d'enclenchement.

98. Approche de ponts mobiles et de traversées de voies

- a) Des instructions spéciales préciseront la vitesse maximale des trains ou des locomotives à l'entrée d'un pont mobile ou d'une traversée de voie. Le mouvement ne peut reprendre sa marche normale qu'après avoir franchi en entier le pont mobile ou la traversée de voie.
- b) Les trains ou les locomotives doivent s'arrêter avant même qu'une partie ne franchisse le panneau indicateur d'arrêt qui règle leur mouvement à un pont mobile non enclenché ou une traversée de voie non enclenchée. Ils peuvent repartir s'il n'y a aucun mouvement incompatible et si l'itinéraire est bien établi. Des instructions spéciales indiqueront la marche à suivre lorsqu'il y a un préposé en poste.

98.1. Vitesse sur les branchements

La vitesse sur les branchements ne doit pas dépasser quinze milles à l'heure, à moins que l'indication du signal, des instructions spéciales, un BM ou un BEQ n'autorisent une autre vitesse.

101. Protection de situations extraordinaires

- a) Les trains ou les locomotives doivent être pleinement protégés contre toute situation connue ou redoutée qui risque de compromettre la sécurité de la circulation ferroviaire.
- b) Les trains ou les locomotives doivent s'arrêter immédiatement et subir une inspection complète lorsque leur équipe constate ou soupçonne une collision avec un objet qui risque de compromettre la sécurité de leur marche. Le CCF doit en être informé dans les plus brefs délais.
- c) Lorsqu'une partie d'un train est laissée sur la voie principale, à l'extérieur d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente, l'équipe doit prendre les précautions nécessaires pour la protéger contre le mouvement de retour.

101.2. Matériel roulant laissé sur une voie principale

Du matériel roulant peut être laissé sur la voie principale aux conditions suivantes :

- s'il se trouve dans une zone de triage ou dans une zone de marche prudente ;
- s'il est protégé par une feuille de libération ; ou

- s'il est protégé par un BM de modèle T ou un BEQ.

Il faut indiquer au CCF l'emplacement du matériel roulant, et les limites de la zone protégée par le modèle T doivent être exprimées en milles entiers ou identifiées par tout autre point repérable.

Nota : En CCC et aux enclenchements commandés, une fois que le CCF a été averti, il n'est pas nécessaire d'assurer la protection par un BM de modèle T ou par un BEQ. Le CCF doit informer chaque train ou locomotive qui doit entrer sur la voie occupée, de la position du matériel roulant laissé sans surveillance.

102. Protection en cas d'arrêt d'urgence

- a) L'équipe d'un train ou d'une locomotive qui s'arrête par suite d'un serrage d'urgence des freins ou de toute autre situation anormale risquant de provoquer l'obstruction d'une voie principale adjacente doit :
- i) envoyer immédiatement un message radio sur le canal d'attente, dans les termes suivants :

«URGENCE, URGENCE, URGENCE,
 _____ sur la voie _____,
 (train ou locomotive) (désignée)
 arrêté(e) (ou s'arrête) en urgence
 entre le mille _____ et le mille _____
 de la subdivision _____ » ;
 - ii) communiquer le plus tôt possible au CCF la désignation du train ou de la locomotive et le lieu de l'arrêt d'urgence, en indiquant si les voies adjacentes et celles d'autres chemins de fer risquent d'être obstruées ;
 - iii) répéter le message d'urgence décrit en I) à des intervalles d'au plus 90 secondes jusqu'à ce qu'elle soit informée par le CCF que tous les trains ou toutes les locomotives sur les autres voies ont été sécurisés, arrêtés ou mis au courant de l'arrêt d'urgence, ou que l'on sache que les voies adjacentes et celles d'autres chemins de fer sont libres et sans danger pour la circulation des trains ou des locomotives ;
 - iv) en cas d'incapacité de se conformer aux alinéas I), ii) et iii), il faut protéger la voie adjacente conformément au paragraphe b) de la règle 35, SIGNALEMENT DES SITUATIONS D'URGENCE.

Nota : Lorsque les voies d'autres chemins de fer risquent d'être obstruées, il faut, dans la mesure du possible, transmettre le message d'urgence sur le canal d'attente de ces chemins de fer.

- b) Les autres trains ou locomotives doivent :
- i) s'arrêter immédiatement s'ils arrivent à proximité de l'endroit indiqué dans le message

- d'urgence,
- ii) ou s'arrêter avant d'atteindre l'endroit indiqué dans le message d'urgence ;
 - iii) après s'être immobilisés, poursuivre leur marche tout en étant prêts à s'arrêter avant tout obstacle, jusqu'à ce qu'ils sachent que la voie est libre et sans danger pour la circulation des trains ou des locomotives.
- c) Le CCF doit :
- i) sécuriser immédiatement le train ou la locomotive et communiquer la position du train ou de la locomotive ainsi arrêtés en urgence aux trains ou locomotives touchés qui circulent sur les autres voies ;
 - ii) au moyen d'un système réservé aux communications d'urgence, alerter le CCF contrôlant les voies adjacentes des autres chemins de fer lorsqu'elles risquent d'être obstruées, en lui indiquant le lieu de l'arrêt d'urgence, et lui demander de signaler ce lieu aux trains et locomotives qui circulent sur ces voies ;
 - iii) informer l'équipe du train ou de la locomotive en arrêt d'urgence lorsque tous les trains et toutes les locomotives touchés ont été mis au courant de la situation.

103. Passages à niveau publics

- a) Lorsque des voitures ou des wagons non précédés par une locomotive sont déplacés le long d'une voie publique non protégée par une clôture ou autre barrière, un membre de l'équipe doit être posté sur le véhicule de tête ou au sol, de façon à pouvoir avertir les personnes qui occupent ou franchissent la voie ferrée ou s'apprêtent à le faire.
- b) Lorsque des voitures ou des wagons non précédés par une locomotive, un chasse-neige ou autre matériel roulant équipé d'un sifflet et d'un phare avant, sont déplacés sur un passage à niveau public non protégé par un gardien ou des barrières, un membre de l'équipe doit protéger manuellement le passage à niveau public.

Exception : Il n'est pas nécessaire de protéger manuellement un passage à niveau équipé d'une signalisation automatique si un membre de l'équipe est posté sur le véhicule de tête de façon à pouvoir avertir les personnes qui occupent ou franchissent la voie ferrée ou s'apprêtent à le faire. La présente instruction ne change en rien l'application de la règle 103.1 a).

- c) Lorsque des véhicules routiers ou des piétons attendent pour franchir un passage à niveau public, aucune partie d'un matériel roulant à l'arrêt ne peut occuper pendant plus de cinq minutes une partie quelconque d'un passage à niveau public. En outre, les manoeuvres effectuées à de tels passages à niveau ne doivent pas bloquer la circulation routière ou piétonne pendant plus de cinq minutes à la fois. Cependant, lorsque des véhicules de secours demandent à passer, les employés doivent prendre les mesures nécessaires pour dégager le plus rapidement possible les passages à niveau publics et privés.
- d) Du matériel roulant ne doit pas être stationné à moins de 100 pieds de la chaussée du passage à niveau public ou privé, sauf quand ce matériel roulant est laissé pour fins de chargement ou de déchargement.
- e) Avant d'effectuer une manoeuvre sur un passage à niveau public non protégé dont le

mécanicien n'a pas une bonne vue, il faut poster un membre de l'équipe à un endroit d'où il pourra surveiller le passage à niveau et donner au mécanicien les signaux ou les instructions nécessaires.

- f) Lorsqu'un membre de l'équipe doit, en vertu d'instructions spéciales, protéger manuellement certains passages à niveau publics sur lesquels doivent s'effectuer des mouvements de train ou de locomotive, il le fera jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé.
- g) Lorsqu'un membre de l'équipe doit protéger manuellement un passage à niveau, il sera posté au sol en avant du train ou de la locomotive de façon à pouvoir arrêter la circulation routière et les piétons avant que le train ou la locomotive obstruent le passage à niveau ; pour ce faire, il aura recours à un signal de la main le jour, et à un feu rouge ou une torche allumée à flamme rouge la nuit. Le train ou la locomotive ne doivent pas obstruer le passage à niveau tant qu'ils n'ont pas reçu, du membre de l'équipe qui protège manuellement le passage à niveau, un signal de le faire.

103.1. Passages à niveau publics munis de dispositifs de signalisation

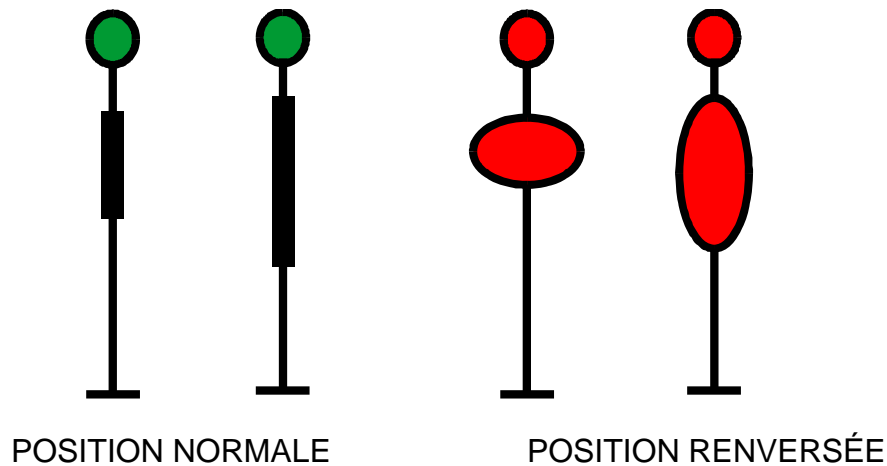
- a) Lorsqu'un train ou une locomotive, après avoir franchi un passage à niveau public équipé d'une signalisation automatique, doit y repasser en sens inverse, le passage à niveau doit être protégé manuellement par un membre de l'équipe.
- b) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, à partir de 300 pieds d'un passage à niveau public équipé d'une signalisation automatique, aucun mouvement de train ou de locomotive sur la voie principale ne doit dépasser dix milles à l'heure tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé :
 - i) lorsque ce mouvement s'est arrêté sur la voie principale ou y effectue des manoeuvres à proximité du passage à niveau ;
 - ii) lorsqu'il s'engage sur la voie principale à proximité du passage à niveau ;
 - iii) ou lorsqu'il a été autorisé à franchir un signal de canton ou d'enclenchement donnant l'indication ARRÊT ABSOLU et situé à moins de 300 pieds du passage à niveau.

Nota : Le mouvement en question ne doit pas obstruer le passage à niveau tant que les dispositifs de signalisation n'ont pas fonctionné pendant au moins vingt secondes.

- c) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, à partir de 300 pieds d'un passage à niveau public équipé d'une signalisation automatique, aucun mouvement de train ou de locomotive sur une voie autre qu'une voie principale ne doit dépasser dix milles à l'heure tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.
- d) Aux passages à niveau publics où des instructions spéciales exigent que les dispositifs de signalisation soient actionnés par bouton-poussoir ou autre dispositif, ou que les mouvements de train ou de locomotive s'arrêtent aux panneaux indicateurs d'arrêt, ces mouvements ne doivent pas obstruer le passage à niveau tant que les dispositifs de signalisation n'ont pas fonctionné pendant au moins vingt secondes.
- e) Du matériel roulant ne doit pas être placé à un endroit d'où il ferait fonctionner inutilement les dispositifs de signalisation.

104. Aiguillages à manoeuvre manuelle

- a) À moins d'indication contraire dans des instructions spéciales, la position normale pour un aiguillage de voie principale est celle qui permet le mouvement sur cette voie. Sauf dans les cas prévus au paragraphe b), les aiguillages de voie principale doivent être orientés et cadencés dans la position normale. Un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle doit présenter une cible réfléchissante, ou un feu et une cible, ou donner les indications suivantes :



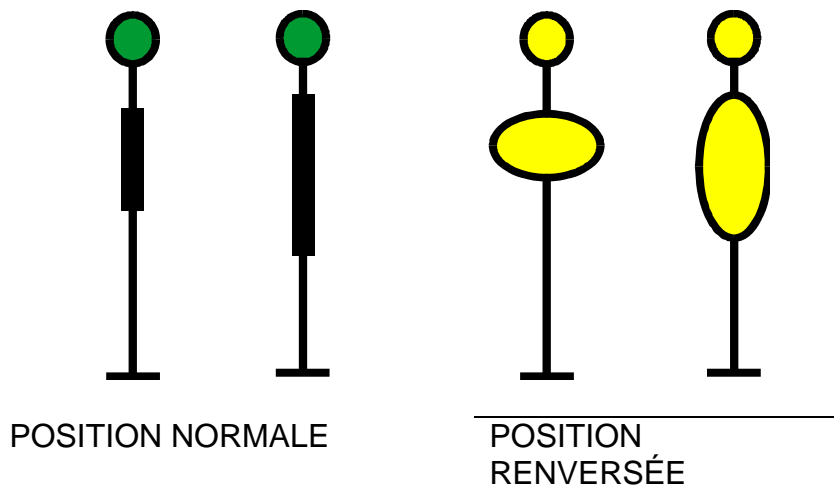
Exception : En CCC ou en BA à voie simple, ou encore sur une subdivision désignée par des instructions spéciales, un aiguillage de voie principale n'a pas besoin de présenter un feu ou une cible réfléchissante.

- b) On peut laisser un aiguillage de voie principale en position renversée dans les circonstances suivantes :
- 1) Un BM, une feuille de libération ou des instructions spéciales en donnent l'autorisation, et la protection a été assurée contre tous les trains ou toutes les locomotives concernés;
 - 2) L'aiguillage est surveillé par un employé, qui doit être en mesure de le remettre à la position normale avant qu'il soit obstrué par un train ou une locomotive approchant sur la voie principale;
 - 3) L'aiguillage est occupé par du matériel roulant;
 - 4) Il faut laisser l'aiguillage dans cette position aux fins de l'application de la règle 40.2;
 - 5) En ROV ou dans une zone de marche prudente, lorsque :
 - i) le matériel roulant est laissé sur la voie principale;
 - ii) ce matériel est laissé aussi près que possible de l'aiguillage; et
 - iii) le mouvement de retour à ce matériel se fait par le même aiguillage.

- 6) En CCC, le matériel roulant est laissé à l'intérieur du même canton contrôlé. Sinon, il faut obtenir la permission du CCF.

Nota : Sauf pendant les manœuvres, il faut laisser cadennassés les aiguillages de voie principale qui sont laissés dans la position renversée.

- c) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, les aiguillages autres que ceux de voie principale doivent, s'ils sont équipés d'un cadenas, être orientés pour la position normale et cadennassés après usage. Si leur appareil de manoeuvre est muni d'une cible, d'un feu ou d'un réflecteur, cet accessoire donnera les indications suivantes :



- d) L'employé actionnant un aiguillage à manoeuvre manuelle dans un territoire non signalisé doit, depuis l'emplacement de cet aiguillage, communiquer avec un autre employé qualifié dans les règlements pour confirmer la position dans laquelle l'aiguillage a été laissé et cadennassé. L'employé destinataire de ce rapport doit le répéter à l'employé qui a manoeuvré l'aiguillage. La communication peut se faire par contact personnel, par radio ou par téléphone.

NOTA : La présente règle s'applique aussi aux endroits où les signaux de BA ne règlent pas les mouvements dans les deux directions.

- e) Sauf pendant la manoeuvre de ses aiguilles, chaque aiguillage doit être immobilisé au moyen d'un dispositif approuvé.
- f) Après avoir manoeuvré un aiguillage, il faut en examiner les aiguilles et observer la cible, le réflecteur ou le feu, s'il y en a un, pour s'assurer que l'aiguillage est bien orienté.
- g) Un aiguillage ne doit pas être manoeuvré pendant qu'une partie d'un matériel roulant se trouve entre les aiguilles et le point d'obstruction de la voie à utiliser, sauf pour une manoeuvre par lancement ou comme le prescrit l'exception à la règle 104 k).
- h) Sauf pendant les manoeuvres, lorsqu'un train arrive à proximité d'un aiguillage de voie principale autre qu'à double commande ou qu'il le franchit, les employés doivent se tenir à au moins vingt pieds de l'appareil de manoeuvre et, en voie simple, dans la mesure du possible, de l'autre côté de la voie.

-
- i) En voie simple, lorsqu'un train s'arrête sur la voie principale pour permettre à un autre train de le croiser ou de le dépasser, un membre de son équipe doit, dans la mesure du possible, renverser l'aiguillage pour le train qui approche et il doit le protéger, à moins qu'un membre de l'équipe de l'autre train ne le remplace.
 - j) Si l'on sait ou si l'on redoute qu'une des deux aiguilles ou toute autre partie d'un aiguillage est endommagée, il faut protéger l'aiguillage jusqu'à ce qu'il puisse être utilisé sans danger, et signaler l'anomalie le plus tôt possible au CCF ou au chef de triage.
 - k) Un train ou une locomotive ne doit pas obstruer une voie tant que les aiguilles reliées à son itinéraire ne sont pas bien orientées ou, dans le cas d'aiguillages semi-automatiques ou à ressort, tant qu'il n'est pas constaté ou confirmé que l'autre itinéraire est libre.

Exception : Un mouvement peut obstruer une voie à laquelle on a accès par un aiguillage à manoeuvre manuelle pourvu :

- i) que ni la voie occupée, ni la voie obstruée ne soit une voie principale ;
 - ii) qu'il soit constaté ou confirmé que l'autre itinéraire est libre ; et
 - iii) que l'aiguillage soit correctement orienté avant que le mouvement le franchisse.
- l) À moins d'indication contraire dans des instructions spéciales :
 - i) la position normale d'un aiguillage de voie principale à la fin d'une double voie est celle qui permet à un train ou une locomotive quittant la voie simple de circuler à droite sur la double voie ;
 - ii) la position normale pour un aiguillage de jonction de voies principales est celle qui permet à un train ou à une locomotive de poursuivre sa marche sur la même subdivision.
 - m) Lorsqu'un train ou une locomotive quitte une voie principale, l'aiguillage utilisé ne doit pas être remis en position normale tant que le mouvement n'a pas franchi le point d'obstruction.
 - n) Avant d'utiliser une liaison, le premier aiguillage à renverser est celui de la voie sur laquelle le train ou la locomotive est à l'arrêt. Les deux aiguillages de la liaison doivent être renversés avant le début du mouvement, et la liaison doit être franchie complètement avant de remettre l'un ou l'autre aiguillage à sa position normale.
 - o) Le dispositif de verrouillage d'aiguille, s'il y en a un, doit être cadenassé lorsqu'on laisse l'aiguillage dans la position normale. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de ces dispositifs.
 - p) Aux aiguillages à manoeuvre manuelle avec verrou électrique, des consignes affichées à proximité ou figurant dans des instructions spéciales régleront la manoeuvre de l'aiguillage et l'accès à la voie principale ou à l'itinéraire dans la zone enclenchée.
 - q) À moins ou jusqu'à ce qu'on ait constaté que l'aiguillage est dans la position normale, les trains ou locomotives approchant en ROV d'un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle dans la direction de prise en point, ne doivent pas, à moins d'être régis par

l'indication des signaux, dépasser les vitesses suivantes à moins de un quart de mille de l'aiguillage :

TRAINS VOYAGEURS	50 mi/h
TRAINS MARCHANDISES	45 mi/h
TRAINS MARCHANDISES transportant des Marchandises dangereuses spéciales	40 mi/h

104.1. Aiguillages à ressort

- a) Chaque aiguillage à ressort sera identifié par un panneau indicateur portant les lettres «SS».
- b) Lorsqu'un aiguillage à ressort est manoeuvré à la main, il faut observer les règles relatives aux aiguillages à manoeuvre manuelle.
- c) Un mouvement qui talonne un aiguillage à ressort et qui s'arrête avant de l'avoir franchi au complet ne doit pas être renversé ni le jeu des attelages modifié tant que l'aiguillage n'a pas été orienté convenablement à la main.
- d) Lorsqu'un train ou une locomotive sont arrêtés par un signal fixe réglant le passage sur un aiguillage à ressort pris en pointe, il faut examiner les aiguilles depuis le sol. En l'absence de signal, l'arrêt doit se faire avant que les roues de tête ne s'engagent sur les aiguilles, qui doivent alors être examinées depuis le sol. S'il est constaté que les aiguilles sont dans la position voulue, le train ou la locomotive doit se conformer à l'indication du signal, s'il y en a un. Dans le cas contraire et si les aiguilles ne peuvent être mises dans la position voulue au moyen de l'appareil de manoeuvre, il faut les cramponner dans cette position et le train ou la locomotive doit se conformer à l'indication du signal, s'il y en a un. Une fois l'aiguillage franchi, il faut retirer le crampon et signaler l'anomalie le plus tôt possible au CCF ou à l'employé responsable.

Nota : Lorsqu'il est nécessaire de manoeuvrer à la main un aiguillage à ressort, l'employé doit se tenir à l'écart de la trajectoire du levier de manoeuvre en soulevant ou relâchant celui-ci.

104.2. Aiguillages à double commande

- a) Lorsqu'un aiguillage à double commande est manoeuvré à la main, il faut observer les règles relatives aux aiguillages à manoeuvre manuelle.
- b) Sauf lorsqu'une règle l'exige, un aiguillage à double commande ne doit pas être placé pour la manoeuvre manuelle sans la permission du CCF ou du préposé aux signaux.
- c) Lorsqu'un train ou une locomotive doit s'engager sur un aiguillage à double commande alors que le signal donnait l'indication ARRÊT ABSOLU, il faut d'abord, à moins d'en avoir été dispensé par le CCF ou le préposé aux signaux :
 - i) placer le levier sélecteur pour la manoeuvre manuelle ;
 - ii) actionner le levier de manoeuvre jusqu'à ce que les aiguilles se déplacent d'un côté comme de l'autre ;

iii) manoeuvrer l'aiguillage à la main de façon à l'orienter pour l'itinéraire à suivre.

Il faut ensuite ramener le levier sélecteur à la position de manoeuvre électrique et le cadenasser, mais pas avant que le mouvement ait occupé les aiguilles.

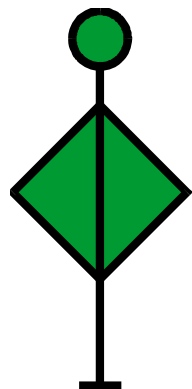
- d) Ni le CCF ni le préposé aux signaux ne doivent dispenser une équipe des obligations prévues en c) avant d'avoir déterminé, d'après les dispositifs de contrôle et les indications dont ils disposent, que les aiguillages à double commande sur l'itinéraire à suivre sont bien orientés. Lorsque l'équipe obtient la dispense susmentionnée, un de ses membres doit vérifier que les aiguilles sont orientées pour l'itinéraire autorisé.
- e) Pour effectuer des manoeuvres sur un aiguillage à double commande, il est permis, dans le contexte de la règle 566.1, de manoeuvrer l'aiguillage à la main après avoir obtenu l'autorisation prévue à la règle 566 ou 567. Une fois le levier sélecteur disposé pour la manoeuvre à main, le levier de manoeuvre doit être actionné jusqu'à ce que les aiguilles se déplacent d'un côté comme de l'autre. Le levier sélecteur doit être laissé dans sa position jusqu'à la fin des manoeuvres. Quand ce levier a été remis en position de manoeuvre électrique et cadenassé, il faut en informer le CCF.

104.3. Aiguillages à manoeuvre électrique et signal d'arrêt absolu

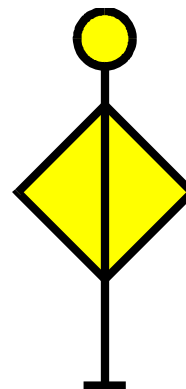
Lorsque l'équipe d'un train ou d'une locomotive est autorisée à franchir un signal d'arrêt absolu pour s'engager sur un aiguillage à manoeuvre électrique, un de ses membres doit vérifier que les aiguilles sont orientées pour l'itinéraire autorisé.

104.4. Aiguillages semi-automatiques

- a) Tout aiguillage semi-automatique sera muni d'une cible réflectorisée donnant les indications suivantes :



Orienté pour
l'itinéraire normal



Orienté pour
l'autre itinéraire

- b) Lorsqu'un aiguillage semi-automatique est manoeuvré à la main, il faut observer les règles relatives aux aiguillages à manoeuvre manuelle.
- c) Après s'être attelé à du matériel roulant en chevauchant un aiguillage semi-automatique, ou lorsque la marche est inversée sur un tel aiguillage, le mouvement ne doit pas se faire dans la

direction de prise en pointe des aiguilles, à moins qu'un véhicule n'ait talonné complètement les aiguilles ou que l'équipe ne sache que les aiguilles sont convenablement orientées pour le mouvement.

104.5. Dérailleurs

- a) L'emplacement de chaque dérailleur sera repéré par un panneau indicateur, sauf indication contraire dans des instructions spéciales. Les employés doivent bien connaître ces emplacements.
- b) Les trains, les locomotives ou les véhicules d'entretien doivent s'arrêter avant un dérailleur en position de déraillement.
- c) Chaque dérailleur doit être laissé dans la position de déraillement. Lorsque des instructions spéciales l'autorisent, on peut laisser un dérailleur sur une voie principale, une voie d'évitement ou un embranchement dans la position de non-déraillement, mais seulement si aucun matériel roulant n'est remisé.
- d) Les dérailleurs doivent être sécurisés au moyen d'un dispositif de verrouillage.

105. Vitesse sur une voie autre que la voie principale

Sous réserve de l'indication des signaux, les trains ou les locomotives qui utilisent une voie autre que la voie principale doivent circuler à vitesse réduite, prêts à s'arrêter avant le drapeau ou le feu rouges prescrits à la règle 40.1. Cette règle ne s'applique pas sur une voie indiquée dans des instructions spéciales.

105.1. Matériel roulant laissé sur une voie d'évitement

Lorsque du matériel roulant est laissé sur une voie d'évitement, il faut en informer le CCF qui, à son tour, en informera les trains concernés le plus tôt possible. La présente règle ne s'applique pas sur une subdivision ou à un endroit désignés par des instructions spéciales.

105.2. Matériel de service occupé

Lorsque du matériel de service occupé est placé sur une voie d'évitement, il faut transmettre un BM ou un BEQ indiquant la position de ce matériel. Si les aiguillages de la voie d'évitement sont cadénassés avec des cadenas spéciaux, le BM ou le BEQ en fera mention.

106. Responsabilités de l'équipe

- a) Un train circule sous la direction de son chef de train.
- b) Le mécanicien a l'entière responsabilité de la conduite de la locomotive du train.
- c) Lorsqu'un train circule sans chef de train, c'est le mécanicien qui remplit les fonctions de celui-ci.
- d) Les chefs de train et les mécaniciens (ainsi que les pilotes, s'il y en a) sont responsables de la sécurité des trains ou du matériel roulant qui leur sont confiés, ainsi que de l'application du règlement. Dans les circonstances non prévues par le règlement, ils doivent prendre toutes les mesures voulues pour assurer la protection. Les autres membres de l'équipe ne sont pas pour autant dégagés des obligations que leur impose le règlement.

107. Restrictions aux arrêts de trains voyageurs

- a) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, les trains ou les locomotives doivent observer la plus grande prudence en longeant un train transportant des voyageurs et arrêté à des fins d'embarquement ou de débarquement. Ils ne doivent pas passer entre ce train et la gare ou le quai, à moins que leur mouvement ne soit convenablement protégé.
- b) Dans la mesure du possible, le CCF doit informer les autres trains concernés (de même que les locomotives, en CCC) quand un train transportant des voyageurs doit, à des fins d'embarquement ou de débarquement, effectuer un arrêt non prévu à l'horaire.
- c) À moins d'avoir été informée par écrit que les autres trains (et les locomotives, en CCC) sont au courant de son arrêt, l'équipe du train effectuant un arrêt non prévu à l'horaire doit protéger ses voyageurs contre les autres mouvements.

109. Restrictions relatives au matériel de déneigement

Lorsque du matériel de déneigement est en service, il faut relever les «pointes», fermer les ailes et ne pas dépasser la petite vitesse pour croiser ou dépasser un train sur une voie adjacente, ou pour franchir une installation qui risque d'être endommagée à son passage.

110. Surveillance des trains qui passent

(Cette règle s'applique aussi à une locomotive en service de transfert.)

- a) Lorsque leurs obligations et le terrain le permettent, au moins deux membres de l'équipe d'un train à l'arrêt, et les autres employés se trouvant le long de la voie, doivent se poster au sol des deux côtés de la voie pour surveiller l'état du matériel roulant des trains qui passent. Durant cette surveillance, le mécanicien du train à l'arrêt observera le côté le plus rapproché du train passant. Si du personnel de voie est sur place, au moins deux de ses membres doivent surveiller le train qui passe.
- b) Les employés surveillant l'état du matériel roulant d'un train marchandises qui passe doivent, si possible, communiquer leurs constatations à un membre de l'équipe de ce train.
- c) Lorsqu'une anomalie dangereuse est découverte au cours d'une telle surveillance, il faut tout faire pour arrêter le train. Pour leur part, les membres de l'équipe d'un train doivent être constamment sur le qui-vive pour tout signal d'arrêt donné par un employé. Le rapport de la surveillance doit indiquer seulement l'endroit où se trouve l'anomalie et ce qui a été observé.
- d) Lorsqu'un membre de l'équipe se trouve en queue du train, un membre de l'équipe de tête doit, quand c'est faisable, l'informer de la position des employés en mesure de surveiller le train à son passage.

EXCEPTION : Les membres de l'équipe d'un train voyageurs sont dispensés des obligations qui précèdent, sauf lorsque leur train est à l'arrêt à un point de croisement en voie simple. Cependant, lorsqu'une anomalie dangereuse est découverte, on ne doit ménager aucun effort pour arrêter le train.

111. Inspection du train

(Cette règle s'applique aussi à une locomotive en service de transfert.)

- a) Avant le départ et chaque fois qu'elle en a l'occasion par la suite, l'équipe du train ou de la locomotive doit s'assurer que son matériel roulant est en bon état. En outre, elle doit examiner avec un soin particulier tout matériel roulant ajouté au train en cours de route pour s'assurer qu'il est en bon état.
- b) Lorsque des membres d'une équipe sont postés à l'arrière d'un train en marche, ils doivent observer fréquemment la voie derrière eux pour déceler tout signe de pièce traînante ou de matériel roulant déraillé.
- c) Tous les membres de l'équipe d'un train en marche doivent observer fréquemment les deux côtés de leur convoi pour s'assurer que tout est en ordre.
- d) Après les inspections prévues par eux et aux endroits où des instructions spéciales en exigent une, les membres de l'équipe s'en communiqueront les résultats par liaison phonique, lorsque la chose est possible.

112. Immobilisation du matériel roulant

Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, il faut serrer un nombre suffisant de freins à main pour assurer l'immobilisation du matériel roulant laissé en un endroit quelconque. S'il s'agit d'une voie d'évitement, il faut l'atteler au matériel roulant qui pourrait déjà s'y trouver, à moins que la présence d'un passage à niveau public ou une particularité des lieux oblige à les séparer.

113. Attelage à du matériel roulant

- a) Avant de s'atteler à du matériel roulant en un endroit quelconque, il faut prendre soin de s'assurer que ce matériel roulant est convenablement immobilisé.
- b) Avant de s'atteler à du matériel roulant en cours de chargement ou de déchargement, ou de le déplacer, il faut prévenir toutes les personnes à l'intérieur ou à proximité. Les véhicules et les dispositifs servant au chargement ou au déchargement ne doivent pas gêner la manoeuvre.
- c) Avant de s'atteler à du matériel de service, ou de le déplacer, il faut prévenir les employés à son bord et assujettir les accessoires.

114. Obstruction d'autres voies

- a) Le matériel roulant ne doit pas être déplacé de façon à obstruer une autre voie, à moins que le mouvement ne soit convenablement protégé.
- b) Il ne faut pas laisser du matériel roulant à un endroit où il obstrue une voie de raccordement, sauf si l'aiguillage est laissé dans la position correspondant à la voie sur laquelle ce matériel roulant est stationné.

115. Pousse d'un matériel roulant

- a) Lorsqu'un matériel roulant est poussé par une locomotive, un membre de l'équipe doit être posté sur le véhicule de tête ou au sol, de façon à pouvoir observer la voie à utiliser et donner les signaux ou les instructions nécessaires pour diriger le mouvement.

EXCEPTION: Un membre de l'équipe n'a pas besoin de se poster de la sorte lorsqu'il est constaté ou confirmé que la portion de voie à utiliser est libre. Cependant, le mouvement ne doit pas s'approcher à moins de 100 pieds de tout passage à niveau public, privé ou de ferme, sauf si le passage est protégé conformément au paragraphe b) ou g) de la règle 103.

- b) Sur une VOIE PRINCIPALE, lorsque le matériel roulant est poussé par une locomotive, le mouvement, sauf s'il est protégé par un membre de l'équipe conformément au paragraphe a), ne doit PAS se faire :
 - i) pendant que le véhicule de tête se trouve à l'intérieur d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente ;
 - ii) sur une longueur totale supérieure à celle du matériel roulant ; ni
 - iii) à une vitesse supérieure à 15 mi/h.

116. Manoeuvre par lancement

Avant d'effectuer une manoeuvre par lancement, les membres de l'équipe concernée doivent bien comprendre le mouvement à effectuer et s'assurer que l'aiguillage et les freins à main sont en bon état d'utilisation. Cependant, une telle manoeuvre est interdite :

- i) avec ou sur du matériel roulant occupé ou portant une plaque indiquant qu'il contient ou a contenu des marchandises dangereuses ;
- ii) lorsque l'aiguillage à utiliser est à double commande, à manoeuvre électrique ou à ressort ;
- iii) ou à l'intérieur de la zone enclenchée d'un pont mobile ou d'une traversée de voie.

Radio

117. Essais de fiabilité

Les membres d'une équipe de train ou de locomotive doivent faire entre eux un essai de leurs radios, s'ils en sont munis, avant de quitter leur terminal d'origine ou leur point de relève ou de prise de service. Lorsqu'il y a une seule radio à bord du train ou de la locomotive, il faut faire un essai de communication le plus tôt possible après le début du service de l'équipe.

118. Remplacement des radios défectueuses

- a) Il faut, dans les plus brefs délais, confier à la réparation toute radio portative défectueuse, et remplacer par un appareil en bon état tout poste radio mobile défectueux.
- b) L'employé qui découvre une radio défectueuse doit y attacher une étiquette indiquant la nature apparente de la défectuosité.

119. Écoute permanente

- a) Lorsqu'il n'y a pas de communication à transmettre ou à recevoir, les récepteurs de poste radio mobile (et les récepteurs de radio portative, dans la mesure du possible) doivent être réglés au canal d'attente approprié et à un volume qui permettra une écoute permanente.
- b) Le volume d'un récepteur radio devrait être gardé à un niveau qui évitera de gêner le public dans les voitures et les installations de gare.

120. Termes relatifs au communications radio

Voici la signification de certains termes utilisés pour les communications radio :

«RESTEZ À L'ÉCOUTE»		Soyez à l'écoute de ce canal en attendant ma prochaine transmission.
«À VOUS»	-	Fin de la transmission ; une réponse est attendue.
«TERMINÉ»	-	Fin de la transmission ; aucune réponse n'est attendue.

121. Identification formelle

- a) Dans une communication radio, l'appelant et l'appelé doivent s'identifier de façon formelle.
- b) L'appelant doit terminer sa communication initiale en disant «A VOUS».
- c) Chaque interlocuteur doit terminer sa dernière communication en disant «TERMINE».

122. Contenu des messages radio

Les messages radio doivent être brefs, aller droit au but et ne contenir que des instructions ou informations essentielles.

123. Procédures de vérification

- a) Lorsqu'ils sont reçus par radio, les BM, feuilles de libération et autres autorisations ou instructions à prendre par écrit doivent être vérifiés de la manière prescrite par leurs règles particulières.
- b) Au besoin, la répétition, l'accusé de réception ou tout autre réponse exigés d'un membre de l'équipe peuvent être vérifiés et confirmés au CCF par un autre membre de l'équipe.
- c) Après la réception par radio d'instructions ou d'informations verbales relatives à un mouvement de train ou de locomotive, il faut en répéter le contenu à la personne qui les a transmises.

EXCEPTION : Pour atteler, manoeuvrer ou placer un matériel roulant, il n'est pas besoin de répéter les distances correspondant à moins de deux longueurs de véhicule.

124. Pour éviter les distractions

L'employé aux commandes d'un matériel roulant en mouvement ne doit pas prendre par écrit des BM, autorisations ou instructions lorsque la sécurité peut s'en trouver compromise.

125. Appels d'urgence

- a) L'employé répétera le mot «URGENCE» trois fois au début de sa transmission pour signaler :
 - i) un accident qui a causé des blessures à des employés ou à d'autres personnes ;
 - ii) toute situation éventuellement dangereuse pour les employés ou autres personnes ;
 - iii) toute situation risquant de compromettre la sécurité du passage des trains ou des locomotives ;
 - iv) tout déraillement qui s'est produit sur une voie principale ou en a provoqué l'obstruction.
- b) Lorsqu'un appel d'urgence destiné à une personne ou à un mouvement en particulier n'a fait l'objet d'aucun accusé de réception, tout autre employé à l'écoute doit, si c'est possible, relayer le message par n'importe quel moyen disponible. Les autres employés ne doivent gêner d'aucune manière cette communication.
- c) Tous les appels d'urgence ont priorité absolue sur les autres transmissions.

126. Restrictions à l'emploi de la radio

En plus des interdictions énoncées aux règles 14 et 602, il ne faut pas utiliser la radio :

- i) pour fournir à l'avance des renseignements sur les indications des signaux fixes ;
- ii) pour donner des informations susceptibles de faire croire à une équipe que les limitations de vitesse ont été atténuées.

127. Instructions spéciales sur les radios

Des instructions spéciales seront données au besoin pour régler l'usage des radios. Sous réserve de ces instructions et des règles 117 à 126, toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur.

Procédures générales

131. Enregistrement

- a) Le CCF doit, dans un livre prévu à cette fin et de façon ineffaçable, ou dans un système assisté par ordinateur, enregistrer au complet chaque BM, feuille de libération, POV, autorisation, instruction et autre information à mettre par écrit. Cet enregistrement doit être fait avant ou pendant la transmission initiale ; et jamais de mémoire ou à partir de notes ; s'il faut transmettre le document de nouveau, on utilisera l'enregistrement d'origine. Ces enregistrements doivent contenir la date de la transmission initiale, l'heure à laquelle les documents ont été complétés et les accusés de réception, s'il y a lieu.
- b) Lorsque, au cours d'une transmission par liaison phonique, une erreur est découverte dans l'enregistrement d'un BM, une feuille de libération, un POV ou toute autre autorisation, le CCF doit, avant de donner à tout employé l'heure où le document a été complété, ordonner la destruction immédiate de tous les exemplaires. En outre, le CCF doit inscrire la mention « Nul » sur son propre texte. S'il faut les retransmettre, les documents à numéroter doivent recevoir un nouveau numéro.
- c) Lors de la prise par écrit et de l'enregistrement, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gare adoptée dans l'indicateur ; pour les adresses, cependant, le CCF peut se servir des indicatifs de gare courants. Par ailleurs, les soulignages doivent figurer dans les enregistrements, sauf quand ils sont vérifiés par un système assisté par ordinateur.
- d) Là où aucun système assisté par ordinateur n'est utilisé, il faut enregistrer sur la feuille des circulations tous les mouvements de train ou de locomotive autorisés par une feuille de libération ainsi que la zone d'application de tous les POV.

132. Brièveté, clarté et prononciation

- a) Les BM, feuilles de libération, POV, autorisations et instructions, ainsi que leurs enregistrements, ne doivent contenir que des informations essentielles. En outre, ils doivent être brefs mais sans ambiguïté, conformes au modèle prescrit s'il y a lieu, et ne présenter aucune particularité ni effaçage qui risqueraient d'en compliquer la lecture ou la compréhension.
- b) Pour transmettre et répéter par liaison phonique, il faut prononcer distinctement tous les mots et numéros. Lorsque la communication doit être prise par écrit, il faut prononcer les numéros au complet, puis les répéter en énumérant chaque chiffre. Enfin, les numéros exprimés par un seul chiffre doivent être prononcés, puis épelés.

133. Numérotation

Sauf lorsque la numérotation est informatisée, chaque pupitre de CCF dans un bureau où il y en a plusieurs, et les pupitres contrôlant des territoires voisins, utiliseront une série de numéros qui leur sera propre pour numéroter les BM, feuilles de libération, POV et autorisations, ainsi que les instructions ou autres informations qui doivent l'être. Sauf indication contraire, dans chaque série, la numérotation sera continue et exprimée en nombres entiers. Tous les numéros d'une série peuvent être précédés ou suivis d'une ou de plusieurs lettres. Enfin, des documents portant un numéro identique ne doivent pas être en vigueur en même temps.

134. Désignation des trains et des locomotives

- a) Dans le corps d'un BM ou d'une feuille de libération :
 - i) Sauf indication contraire ci-dessous, les trains directionnels seront désignés par le numéro de leur locomotive et leur direction.
 - ii) Un train voyageurs circulant selon un horaire sera désigné par un numéro de train et le numéro de sa locomotive.
 - iii) Un train de travaux sera désigné par le numéro de la locomotive et le terme «de travaux».
 - iv) Un train de travaux circulant comme chasse-neige sera désigné par le terme «Chasse-neige de travaux» et le numéro de la locomotive.
 - v) Une locomotive d'un autre chemin de fer ou d'une autre compagnie sera désignée par ses initiales et son numéro.
 - vi) Lorsqu'un véhicule d'entretien circule comme train, l'abréviation *VE* précèdera son numéro.
- b) Dans l'adresse d'un BM, d'une feuille de libération ou de toute autre autorisation, on peut utiliser les désignations suivantes en plus de celles mentionnées en a) :
 - i) Un train voyageurs circulant selon un horaire peut être désigné par le numéro de train seulement.
 - ii) Un train marchandises peut être désigné par son numéro marchandises.
- c) Les locomotives seront désignées par leur numéro. Lorsqu'on ne connaît pas le numéro de la locomotive, le BM peut être adressé à un membre de l'équipe.
- d) Lorsque les trains sont désignés par un numéro de locomotive et que les locomotives sont utilisées en unité multiple, on doit se servir, si c'est possible, du numéro de l'engin de tête dans la désignation du train ou de la locomotive. Seul le numéro de la locomotive de désignation doit être éclairé en tout temps.

135. Employés visés dans l'adresse

Les BM, feuilles de libération ou autres autorisations doivent être adressés à ceux qui doivent les mettre à exécution ou les observer. S'ils sont adressés à un train ou à une locomotive, on doit les considérer comme adressés au chef de train et au mécanicien, ainsi qu'au pilote ou au contremaître de chasse-neige, s'il y en a un. Un membre de l'équipe qui prend par écrit un BM ou une feuille de libération doit veiller à ce que tous ceux auxquels le document s'adresse en reçoivent un exemplaire.

136. Document répété et complété

-
- a) Chaque employé qui prend par écrit un BM, une feuille de libération, un POV ou toute autre autorisation transmise par le CCF, doit en prendre le texte par écrit au fur et à mesure de la transmission et répéter à partir du document reçu, toutes les parties écrites et préimprimées pertinentes. Lors de la prise par écrit, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gare adoptée dans l'indicateurs.
 - b) Le CCF doit vérifier chacun des mots et des chiffres écrits chaque fois qu'ils lui sont répétés. Si tout est correct, le CCF répondra par le mot «Complété», qu'il fera suivre de l'heure et des initiales du CCF. L'employé qui prend par écrit le document inscrira ces renseignements et en accusera réception en les répétant au CCF.
 - c) Lorsque le document est transmis par liaison phonique directement à une équipe de train ou de locomotive, l'heure où il a été complété doit être donnée seulement après que chaque membre d'équipe qui le prend par écrit l'a correctement répété.

138. Transmission électronique

Lorsqu'un BM, une feuille de libération, un POV et toute autre autorisation, instruction ou information sont transmis au moyen d'un SCE et non par liaison phonique, aucune répétition n'en sera faite au CCF ; dans ce cas, c'est le SCE qui produira le mot «Complété», l'heure et les initiales du CCF.

139. Entrée en vigueur

Un BM, une feuille de libération, un POV et toute autre autorisation entrent en vigueur au moment où le CCF donne l'heure où le document a été complété. Cependant, si le document indique une restriction, le CCF ne peut y donner suite avant d'avoir reçu, de la part de l'employé qui a pris le document par écrit, un accusé de réception de l'heure à laquelle le document a été complété.

140. Changements une fois le document complété

Il ne faut rien changer à un BM, une feuille de libération, un POV et toute autre autorisation après que la CCF a donné l'heure où le document a été complété, sauf dans les cas suivants :

- i) Lorsqu'une adresse est ajoutée à un BM, le numéro et la partie applicable de cette adresse doivent être répétés au CCF qui les vérifiera.
- ii) Lorsqu'une feuille de libération, un POV ou autre autorisation indiquent une heure à laquelle appeler le CCF ou un lieu d'où il faut le faire, il est permis de modifier ces renseignements si c'est nécessaire. Lors de cette modification, l'employé qui a pris le document par écrit doit biffer l'ancienne indication.

141. Exemplaires supplémentaires

-
- a) Lorsqu'il faut des exemplaires supplémentaires d'un BM, d'une feuille de libération, d'un POV ou de toute autre autorisation, il est possible d'en demander une nouvelle transmission au CCF ou de le copier à partir d'un document déjà complété. Une répétition du texte des exemplaires supplémentaires doit être faite au CCF, sauf lorsqu'il a été reçu de celui-ci par l'entremise d'uns SCE ou qu'il a été obtenu par un moyen de reproduction mécanique.
 - b) L'employé qui produit ou reproduit un document à remettre à d'autres employés doit s'assurer de la lisibilité de chaque exemplaire.

142. Entente entre les membres d'une équipe

- a) Tous les chefs de train, mécaniciens, pilotes et contremaîtres de chasse-neige doivent lire les BM, les feuilles de libération et les BEQ aussitôt que possible après leur réception, et en bien comprendre le contenu. Ils doivent aussi, le plus tôt possible, mettre ces documents à la disposition de tous les autres membres de l'équipe, en veillant à ce que chacun les lise et comprenne bien leur contenu. Ces exigences s'appliquent aussi aux ententes réalisées entre les équipes ou entre celles-ci et les contremaîtres pour assurer la sécurité.
- b) Les membres d'une équipe à portée de voix les uns des autres doivent se rappeler mutuellement les restrictions contenues dans les BM, les feuilles de libération et les BEQ suffisamment à l'avance pour en assurer l'observation.

143. Numéros des BM sur la feuille de libération

- a) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, le numéro de chaque BM qui est en vigueur au moment de la transmission de la feuille de libération et qui influenceront la marche du train ou de la locomotive sur chaque subdivision ou pendant son parcours au complet, sera indiqué sur la première feuille de libération remise à l'équipe du train destinataire et n'a pas besoin d'être inscrits sur les feuilles de libération subséquentes envoyées à cette équipe. S'il n'y a pas de BM pour ce train ou locomotive, le mot «aucun» doit paraître sur la première feuille de libération qui est envoyée à l'équipe.
- b) Le chef de train et le mécanicien doivent avoir avec eux les BM dont le numéro apparaît sur leur feuille de libération.

147. Transfert entre équipes

- a) Lorsqu'un chef de train ou un mécanicien, ou les deux, changent de train ou sont relevés, ils doivent transférer personnellement à l'équipe de relève tous les documents encore en vigueur (BM, feuilles de libération, autorisations, BEQ et autres instructions écrites) et toute information nécessaire. Le chef de train et le mécanicien s'assureront chacun que leur remplaçant a bien compris les indications qui lui ont été transmises.
- b) Lorsqu'un tel transfert entre chefs de train et mécaniciens n'est pas possible, le chef de train et le mécanicien quittant leur service doivent dresser la liste des documents à transférer et la signer. Le chef de train et le mécanicien de relève confirmeront toutes les informations pertinentes auprès du CCF avant d'y donner suite.

148. Transfert entre CCF

- a) Lorsqu'on se sert d'un SCE ou qu'un système assisté par ordinateur produit la liste mentionnée en b) ci-après, le CCF de relève doit entrer dans le système en présence du CCF de service et se faire transférer de vive voix et/ou par écrit toutes autres instructions et informations nécessaires.
- b) Sous réserve du paragraphe a), avant d'être relevé, le CCF doit, dans un livre prévu à cette fin et de façon ineffaçable, dresser la liste de tous les documents encore en vigueur (BM, BEQ, feuilles de libération, autres autorisations de circuler et POV).
 - i) Chacun de ces enregistrements doit avoir été lu et compris par le CCF de relève, qui doit de plus y apposer ses initiales.
 - ii) Il faut aussi transférer toutes autres instructions et informations nécessaires.
 - iii) Les deux CCF doivent signer le document de transfert et le CCF de relève doit consigner l'heure où le transfert s'est terminé.

Bulletin de marche (BM)

151. Contenu identique pour tous

Le corps des BM, avec les indications chiffrées qu'il comporte, doit être transmis dans les mêmes termes à tous les employés, trains ou locomotives auxquels il s'adresse.

152. Remise du BM aux trains concernés

Le CCF doit s'assurer que les trains et les locomotives concernés par le BM en reçoivent une copie ou sont protégés d'une autre manière.

153. Confirmation à un contremaître

La confirmation de la protection ne doit pas être donnée à un contremaître tant que tous les trains et toutes les locomotives n'ont pas reçu un exemplaire du BM ou ne sont pas protégés d'une autre manière.

154. Durée de validité

Le BM en la possession d'une équipe de train ou de locomotive reste en vigueur pour toute la durée de son service, sauf s'il est annulé. L'équipe doit le conserver à sa gare de détachement pour être en mesure de l'utiliser, au besoin, pendant le trajet de retour.

155. Annulation d'un BM

Le CCF annulera un article ou la totalité d'un BM de la façon suivante :

- a) L'article no _____ du BM no _____ est annulé. _____
(CCF)
- b) Le BM no _____ est annulé. _____
(CCF)

Quand le texte de l'annulation aura été correctement répété, le CCF répondra par le mot «Complété», qu'il fera suivre de l'heure et de ses initiales.

Modèles de BM

Nota : Les exemples suivants de BM seront utilisés dans les circonstances où ils s'appliquent. Les heures, les points milliaires et les vitesses exprimées en mi/h sont donnés sous forme numérique seulement.

Modèle DL - Protection d'un transport exceptionnel

(Ce modèle de BM s'applique aussi à une locomotive en service de transfert.)

L'exemple (1) sera transmis à un train qui doit acheminer un chargement ou un matériel roulant exigeant des consignes particulières de circulation non prévues par des instructions spéciales.

(1) Observer les instructions contenues dans le dossier DL 572 du 21 sept.

L'équipe du train qui reçoit ce BM doit être en possession du dossier et se conformer aux instructions qu'il contient tout au long de l'acheminement du chargement exceptionnel.

Lorsque l'encombrement du chargement est tel qu'il faut prendre des mesures particulières pour permettre le passage le long d'autres trains, l'exemple suivant sera utilisé :

(2) Le 5748 Ouest
avec chargement exceptionnel
sera protégé par le CCF
contre les autres mouvements
en voie principale
entre Zéphyr et Aurora.

Le CCF doit, par blocage des signaux, par feuilles de libération ou par d'autres moyens à sa disposition, empêcher les autres mouvements d'occuper les voies principales adjacentes à la voie sur laquelle est acheminé le chargement exceptionnel.

Le modèle DL n'assure aucune protection contre le matériel roulant qui se trouve sur une voie autre que la voie principale. C'est l'équipe du train acheminant le chargement exceptionnel qui doit en assurer la protection.

Modèle Q - Avis de changement d'heure, de parution d'un nouvel indicateur ou d'un supplément

(1) L'heure avancée (ou normale) du Centre
entre en vigueur à 0200
heure normale (ou avancée) du Centre
dim 26 avr.

Cet exemple servira à donner avis d'un changement d'heure conformément à la règle 3.2.

(2) L'indicateur No 66
entre en vigueur à 1200
heure normale du Centre
dim 26 avr.

(3) Le supplément No 1
à l'indicateur No 66

entre en vigueur à 0001
heure normale du Centre
dim 30 nov.

Modèle S - Voie principale hors service

- (1) La voie principale est hors service entre les aiguillages de la voie d'évitement à Inwood. Les aiguillages sont orientés et immobilisés pour la voie d'évitement. Les trains emprunteront la voie d'évitement en se conformant à la règle 105.

- (2) Voie principale hors service entre les aiguillages de la voie SD 40 au mille 11.3 et au mille 12.1 sub de Canada. Aiguillages orientés et immobilisés pour la voie SD 40. Les trains emprunteront la voie SD 40 en se conformant à la règle 105.

Lorsqu'un contremaître a reçu confirmation par écrit que le BM est en vigueur, la voie principale, impraticable entre les aiguillages de la voie d'évitement ou autre voie, peut être protégée de la manière prescrite à la règle 40.1.

Avant de transmettre un BM du modèle S, tout dérailleur sur la voie en question doit être immobilisé en position de non-déraillement ou retiré du rail.

Modèle T - Matériel roulant laissé sur une voie principale

- (1) Le 5748 de travaux (9460 est) laisse du matériel roulant sans surveillance sur la voie principale (ou No 4) entre le mille 9 et le mille 11 sub de Maple Leaf.

Lorsqu'elle en reçoit l'instruction, l'équipe du train nommé peut laisser le matériel roulant entre les points désignés.

- (2) Matériel roulant laissé sans surveillance occupant la voie principale (No 4) entre le mille 9 et le mille 11 sub de Maple Leaf.

On se servira de l'exemple (2) pour protéger le matériel roulant occupant la voie principale.

- (3) Matériel roulant déraillé obstruant la voie principale (ou la voie est ou les voies No 1 et No 2)

entre le mille 28 et le mille 29
sub de Beaver.

L'exemple (2) sera utilisé pour assurer la protection d'un matériel roulant déraillé sur une voie principale ou obstruant une voie principale.

L'équipe d'un autre train ou d'une autre locomotive recevant un exemple (2) ou (3) doit s'arrêter avant d'entrer dans la zone puis avancer en se préparant à arrêter avant le matériel roulant en question.

Modèle V - Limitation de vitesse

(1) Ne pas dépasser 10 mi/h
entre le mille 15 et
le mille 20 (ou au mille 19.4)
(sur la voie est)
sub de Canada.

Cet exemple sera utilisé avec la règle 43 ou dans toutes autres circonstances exigeant une limitation de la vitesse des trains ou des locomotives non couvertes par l'exemple (2), (3) ou (5). Au besoin, le BM précisera la ou les voies sur lesquelles la limitation est applicable.

(2) Ne pas dépasser 30 mi/h
en transportant...

Cet exemple peut être utilisé quand il faut limiter la vitesse d'un matériel roulant particulier.

(3) Ne pas dépasser 20 mi/h (30 mi/h)
à l'entrée du passage à niveau public
au mille 43.5 sub de Beaver
et tant que le passage à niveau
n'est pas entièrement occupé.

Il faut se servir de cet exemple pour limiter la vitesse des trains ou des locomotives à l'entrée d'un passage à niveau public.

(4) Dispositifs de signalisation automatique
défectueux au passage à niveau public
au mille 10 sub de Canada.
S'arrêter avant d'obstruer le passage à niveau
et en faire assurer la protection par un membre
de l'équipe jusqu'à ce que le passage à niveau
soit entièrement occupé.

Il faut transmettre cet exemple dès que l'on est avisé que la signalisation à un passage à niveau est défectueuse. L'exemple (4) sera remplacé par l'exemple (5) après que le nombre voulu de signaleurs aura pris position, et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent normalement.

Exception : Lorsque la défektivité est, par sa nature, de courte durée et que des employés d'entretien ont été dépêchés sur les lieux, on peut donner par écrit aux trains et aux locomotives

concernés des instructions exigeant la mise en application de la règle 103 g). Le CCF aura recours au blocage ou à toute autre forme de protection efficace pour protéger l'accès des trains et des locomotives au passage défectueux jusqu'à ce qu'on ait demandé à tous les mouvements concernés d'assurer la protection voulue au passage en question. Le CCF doit maintenir la protection jusqu'à ce qu'il soit informé que la défectuosité a été réparée. Si elle n'est pas corrigée dans les six heures suivant l'avis initial, il faut transmettre un BM de modèle V.

- (5) Dispositifs de signalisation automatique défectueux au passage à niveau public au mille 10 sub de Canada.
Ne pas dépasser 10 mi/h tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

Modèle Y - Protection de travaux en voie

Le modèle Y servira à assurer la protection prévue à la règle 42.

Se conformer à la règle 42
le 30 nov de 0800 jusqu'à 1700
(quotidiennement de 0800 jusqu'à 1700)
(quotidiennement sauf samedi et dimanche de 0800 jusqu'à 1700)
entre le mille 10 et le mille 12
(sur la voie est)
sub de Canada
Contremaître _____.

Au besoin, le BM doit préciser la ou les voies sur lesquelles la restriction est applicable. Là où des branchements signalisés pouvant donner accès à la voie protégée se trouvent entre les signaux opposés à bande jaune sur bande rouge, la protection doit être assurée sur toutes les voies principales de la subdivision nommée.

Règles de la régulation de l'occupation de la voie (ROV)

301. Application et supervision

- a) Sur les subdivisions ou parties de subdivision désignées à l'indicateur ou dans des instructions spéciales, l'utilisation de la voie principale sera réglée par la méthode de régulation de l'occupation de la voie (ROV).
- b) La circulation des trains sera dirigée par le CCF, qui transmettra au besoin les feuilles de libération, les POV, les BM et les instructions nécessaires.

303. Protection entre trains qui se suivent

- a) Il n'est pas nécessaire d'assurer la protection par signaleur à l'arrière, sauf dans les circonstances prévues par la présente règle.
- b) À l'extérieur d'un BA
Deux trains peuvent être autorisés à avancer dans la même direction à l'intérieur d'une même zone, à la condition que chacun d'eux ait reçu l'instruction, sur sa feuille de libération, de se protéger contre l'autre. Avant que l'un ou l'autre train ne s'engage dans la zone indiquée, leurs chefs de train et leurs mécaniciens doivent s'entendre clairement sur leurs mouvements respectifs et sur la protection à assurer. Ces ententes, et les ententes subséquentes, doivent être prises par écrit avant qu'il y soit donné suite. En cas de panne de communication entre les trains concernés, ceux-ci ne doivent faire aucun autre mouvement que ceux dont ils avaient convenu.
- c) À l'extérieur d'un BA
Sur les subdivisions ou parties de subdivision désignées à l'indicateur, là où la règle 303.1 est applicable, deux trains ou plus peuvent être autorisés à avancer dans la même direction à l'intérieur d'une même zone.
- d) À l'intérieur d'un BA
Pourvu qu'au moins deux signaux de canton assurent la protection à l'arrière, deux trains ou plus peuvent être autorisés à avancer dans la même direction à l'intérieur d'une même zone dont l'occupation est réglée par des signaux de canton.

303.1 Protection radio entre trains qui se suivent

(Ne s'applique pas aux trains de travaux.)

- a) Sur une subdivision ou partie de subdivision désignée à l'indicateur ou dans des instructions spéciales, la protection contre les trains suiveurs sera assurée comme suit :
- b) Le CCF ne doit pas autoriser un train à en suivre un autre avant d'avoir imposé à l'équipe du train suiveur la restriction suivante par sa feuille de libération :

«Pour _____
 (train suiveur)
 Protégez-vous contre _____
 (train suivi)
 à partir de _____»
 (lieu)

- c) Sous réserve du paragraphe e), le train suiveur ne doit pas quitter le lieu nommé ni aucun point repérable avant que le train suivi n'ait signalé son propre départ d'un point repérable. Un tel rapport doit être consigné par un membre de l'équipe du train suiveur. Ces renseignements peuvent être obtenus du CCF.

Nota : Il faut se servir des points repérables indiqués à la règle 49 b).

- d) Le train suiveur ne doit pas dépasser le train suivi.
- e) En cas d'arrêt du train suivi, les deux équipes peuvent prendre entente pour permettre au train suiveur de se rapprocher ; cette entente doit être prise par écrit par les équipes des deux trains. Lorsque le train suivi reprend sa marche, le train suiveur observe de nouveau les dispositions du paragraphe c).

Nota : Quand le train suivi a quitté l'endroit jusqu' où le train suiveur a été autorisé à se rendre, la règle 303.1 ne s'applique plus.

304. Restriction au départ

Lorsqu'une feuille de libération impose une restriction à un train, celui-ci ne doit pas quitter l'endroit désigné avant l'arrivée du ou des trains de sens contraire nommés dans la feuille.

305. Avant d'accorder une autorisation par feuille de libération

Avant d'accorder une autorisation au moyen d'une feuille de libération, le CCF doit assurer la protection contre tout mouvement incompatible de train ou de locomotive et contre tout POV à l'intérieur de la zone spécifiée.

306. Utilisation de la voie

Dans une ROV à voie multiple, la feuille de libération doit préciser la ou les voies à utiliser.

307.1. Dernier point d'application d'une feuille de libération ROV

Le chef de train veillera à ce qu'une reddition de voie, conformément à la règle 85.1, soit effectuée auprès du CCF dès que possible après que son train a libéré la zone d'application de la dernière feuille de libération l'autorisant à avancer dans la subdivision considérée.

308. Autorisation d'un train de travaux

- a) Lorsqu'un train est autorisé à travailler par sa feuille de libération, il peut se déplacer dans l'une ou l'autre direction entre les points nommés.

-
- b) La feuille de libération qui crée un train de travaux demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit remplacée ou annulée.

308.1. Feuille de libération autorisant à avancer

Sauf indication contraire dans le règlement ou dans des instructions spéciales, tout train autorisé à avancer par une feuille de libération doit se déplacer seulement dans la direction spécifiée.

309. Trains circulant dans la zone d'un train de travaux

- a) Pour qu'un train puisse entrer ou circuler dans la zone d'un ou plusieurs trains de travaux, sa feuille de libération doit lui imposer la restriction suivante :

«Se protéger contre le 5748 de travaux
(et le 9460 de travaux)
entre Exeter et Jasper.»

- b) Un train ne doit pas entrer ni circuler dans la zone de travaux tant qu'il ne s'est pas clairement entendu, par écrit, avec les chefs de train et mécaniciens de tous les trains de travaux sur les mouvements spécifiques de chaque train et sur la protection à assurer. Celle-ci doit être assurée jusqu'à ce que le train ait quitté la zone de travaux.

310. Présence de plusieurs trains de travaux

- a) Deux trains de travaux ou plus peuvent être autorisés dans la même zone ou dans des zones qui se chevauchent. La feuille de libération de chacun de ces trains doit lui imposer la restriction de se protéger contre les autres trains.
- b) Les chefs de train et mécaniciens des trains de travaux doivent s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chacun de leur train et sur la protection à assurer.

311. Trains ou locomotives entrant dans la zone d'application d'un POV

- a) Ni train ni locomotive ne doivent être autorisés à entrer ou à circuler dans la zone d'application d'un POV, tant qu'ils n'ont pas reçu la restriction suivante :

«Se protéger contre le contremaître _____
entre _____ et _____.»

- b) Pour entrer ou circuler dans la zone d'application du POV, ils doivent aussi avoir reçu les instructions nécessaires du contremaître nommé dans la feuille de libération. Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître, et celui-ci doit en accuser réception.
- c) Sous réserve de la présente règle, le CCF ne doit autoriser aucun train ni locomotive à entrer ou à circuler dans la zone d'application d'un POV tant que le contremaître nommé dans le permis n'a pas signalé avoir libéré la zone et tant que le POV n'a pas été annulé.

312. Feuille de libération remplaçant un POV

Il est permis de transmettre une feuille de libération au lieu d'un POV, auquel cas les dispositions des règles 49, 49.1, 49.2, 49.3, 308.1 et 311 sont applicables.

313. Instructions spéciales relatives à la ROV

Des instructions spéciales seront données au besoin pour régler cette méthode d'exploitation. Toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur, sous réserve des instructions spéciales précitées et des règles 301 à 312.

Système spécial de régulation (SSR)

351. Application

Sur les parties du réseau spécifiées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, l'utilisation de la voie principale sera régie par le système spécial de régulation.

352. Supervision

Sauf indication contraire, la circulation des trains ou des locomotives sera dirigée par le CCF, qui donnera au besoin des instructions supplémentaires.

353. Instructions spéciales relatives au SSR

Des instructions spéciales seront données au besoin pour régler ce système d'exploitation. Toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur, sous réserve des instructions spéciales précitées et des règles 351 et 352.

Description générale et emplacement des signaux fixes

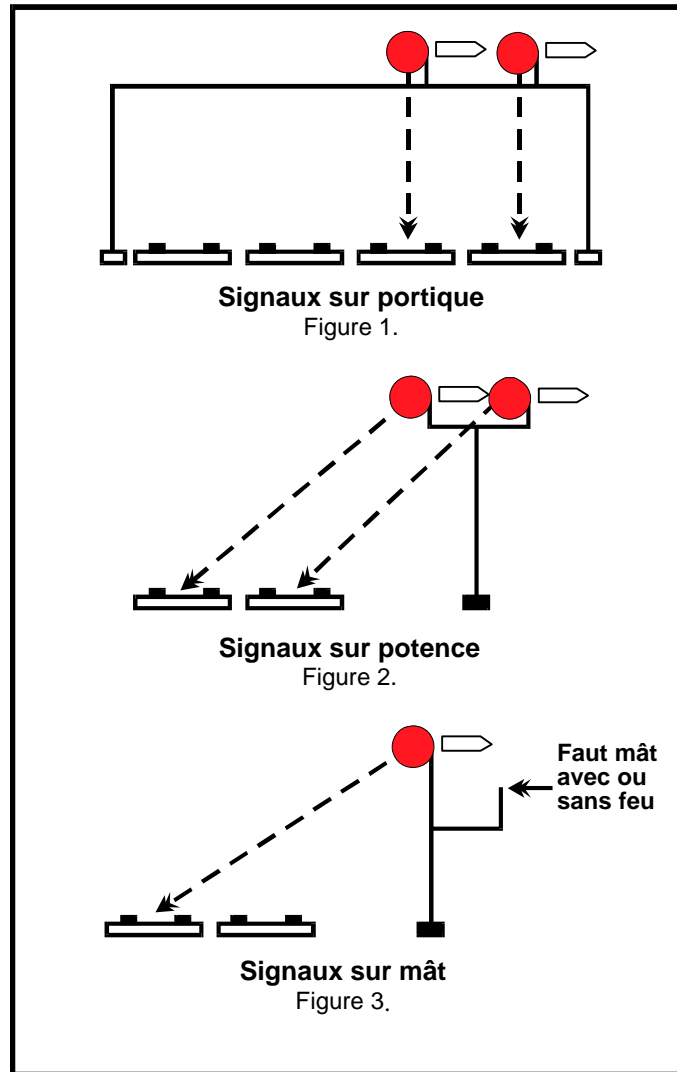
401. Emplacement

Dans la mesure du possible, les signaux fixes, sauf les signaux de position d'aiguilles, seront placés au-dessus ou à droite de la voie sur laquelle ils commandent la circulation. Quand les circonstances imposent d'autres emplacements, ils seront indiqués dans un BM, un BEQ ou des instructions spéciales.

Exception : Lorsqu'un signal de canton ou d'enclenchement doit être placé à la gauche de la voie sur laquelle il commande la circulation, il n'est pas nécessaire de le mentionner dans des BM, des BEQ ou des instructions spéciales si le signal, dans ce cas, ne se trouve pas à la droite d'une autre voie signalisée.

402. Position

Quand les circonstances l'exigent, les unités lumineuses ainsi que les bras de sémaphore des signaux de canton et d'enclenchement occuperont, par rapport aux voies sur lesquelles ils commandent la circulation, la position représentée dans les figures 1, 2 et 3. La présence d'un ou de plusieurs faux mâts (figure 3) signifie qu'il y a le même nombre de voies entre le signal actif et la voie à laquelle il s'adresse.



403. Aspect des signaux lumineux et des signaux de type sémaphore

- a) Les aspects des signaux de canton et d'enclenchement seront obtenus de l'une ou l'autre des façons suivantes :

Signaux lumineux – Par la couleur, la position, le clignotement des feux, ou par une combinaison de ces éléments.

Signaux de type sémaphore – Par la position, la forme des bras, la couleur des feux, ou par une combinaison de ces éléments.

- b) Une plaque fixée au signal peut préciser ou modifier les indications données par ces signaux.
- c) Les unités lumineuses peuvent être fixées d'un côté ou de l'autre du mât et des plaques à numéro servent, s'il y en a, à repérer l'emplacement des signaux.

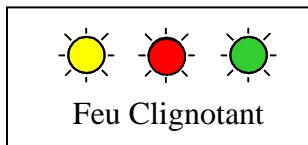
404. Signaux courants

Les illustrations des règles 405 à 430 représentent les signaux courants, suivis de leur signification. La représentation et la signification d'autres signaux figureront au besoin dans des instructions spéciales.

Signaux de canton et d'enclenchement

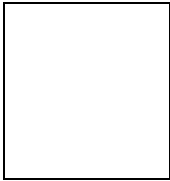
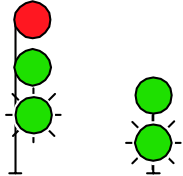
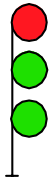
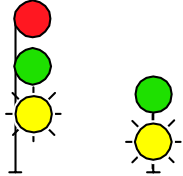
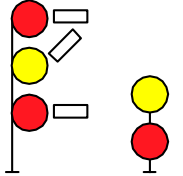
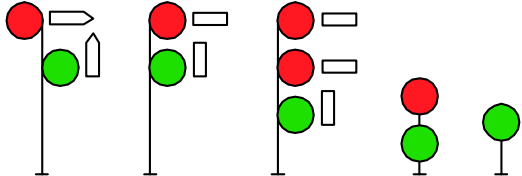

Dans les illustrations qui suivent, des plaques portant une ou plusieurs lettres apparaissent seulement pour les signaux dont elles modifient l'indication.

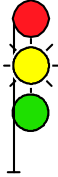
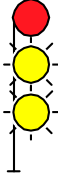
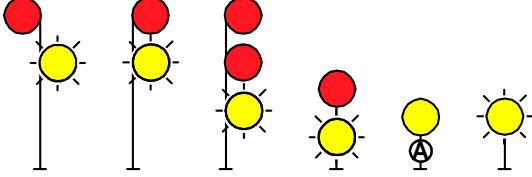
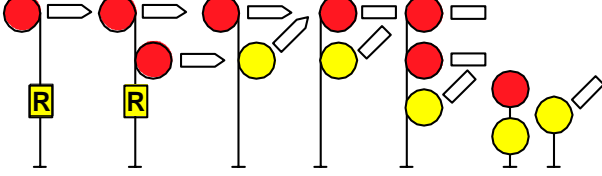
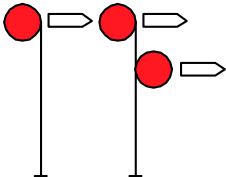
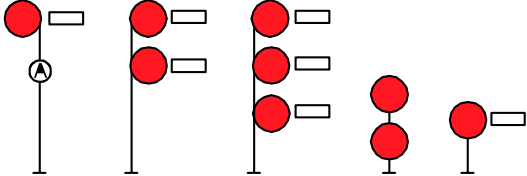
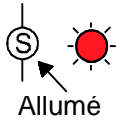
Les signaux d'application spéciale, règles 406A, 407A et 408A, ne sont utilisés que sur les subdivisions ou aux endroits désignés à cet effet dans des instructions spéciales.



Règle	Aspects	Nom	Signification
405		Vitesse normale	Avancer.
406		De vitesse normale à vitesse limitée	Avancer : vitesse limitée à l'approche du signal suivant.
406A		De vitesse normale à vitesse limitée	Avancer : vitesse limitée à l'approche du signal suivant.
407		De vitesse normale à vitesse moyenne	Avancer : vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.
407A		De vitesse normale à vitesse moyenne	Avancer : vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.
408		De vitesse normale à petite vitesse	Avancer : petite vitesse à l'approche du signal suivant.
408A		De vitesse normale à petite vitesse	Avancer : petite vitesse à l'approche du signal suivant.

Règle	Aspects	Nom	Signification
409		De vitesse normale à arrêt différé	Avancer : le prochain signal est un signal de vitesse normale à arrêt ; être prêt à s'arrêter au second signal.
410		De vitesse normale à arrêt	Avancer : être prêt à s'arrêter au signal suivant.
411		De vitesse limitée à vitesse normale	Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements.
412		De vitesse limitée à vitesse limitée	Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.
413		De vitesse limitée à vitesse moyenne	Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements, vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.
414		De vitesse limitée à petite vitesse	Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements, petite vitesse à l'approche du signal suivant.
415		De vitesse limitée à arrêt	Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.

Règle	Aspects	Nom	Signification
416		De vitesse moyenne à vitesse normale	Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements
417		De vitesse moyenne à vitesse limitée	Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements, vitesse limitée à l'approche du signal suivant.
418		De vitesse moyenne à vitesse moyenne	Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.
419		De vitesse moyenne à petite vitesse	Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements, petite vitesse à l'approche du signal suivant.
420		De vitesse moyenne à arrêt	Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.
421		De petite vitesse à vitesse normale	Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements.
422		De petite vitesse à vitesse limitée	Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse limitée à l'approche du signal suivant.

Règle	Aspects	Nom	Signification
423		De petite vitesse à vitesse moyenne	Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.
424		De petite vitesse à petite vitesse	Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements, et à l'approche du signal suivant.
425		De petite vitesse à arrêt	Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.
426		Signal de marche à vue	Avancer à vitesse de marche à vue.
428		Arrêt permissif	S'arrêter, puis avancer à vitesse de marche à vue.
429		Arrêt absolu	S'arrêter.
430	<p>Nota : La lettre «S» allumée ou le feu clignotant sont utilisés conjointement avec un signal de canton ou d'enclenchement.</p>  <p>Allumé</p>	Signal de voie d'évitement	Se conformer à l'indication du signal. Prendre ou quitter la voie d'évitement ou autre voie désignée quand la lettre «S» est allumée ou que le feu clignote.

Règles du block automatique (BA)

505. Application

Les signaux de canton, les signaux de cabine, ou les deux à la fois, commandent l'utilisation des cantons. Ils ne dispensent pas d'utiliser d'autres signaux ni de s'y conformer quand et où c'est nécessaire.

507. Signaux hors service

Si des signaux de BA sont mis hors service, les trains et les locomotives seront dirigés par BM ou par instructions spéciales.

509. Arrêt à un signal d'arrêt absolu

- a) Quand un train ou une locomotive sont arrêtés par un signal de canton donnant l'indication ARRÊT ABSOLU et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, un membre de l'équipe doit communiquer immédiatement avec le CCF et lui indiquer sa fonction et son nom, la désignation du train ou de la locomotive, le numéro du signal, s'il y en a un, et l'endroit où il se trouve.
- b) Lorsqu'il est en mesure de le faire, le CCF lui donnera l'information suivante, qui doit être prise par écrit :

«Il n'y a aucun mouvement de train de sens contraire dans le canton commandé par le signal no _____.»

Après s'être conformés à la règle 512 ou 513 là où elle s'applique, le train ou la locomotive peuvent avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.
- c) S'ils sont dans l'impossibilité d'obtenir l'information qu'il n'y a aucun mouvement de train de sens contraire dans le canton et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, le train ou la locomotive peuvent, après s'être conformés à la règle 512 ou 513 là où elle s'applique, s'avancer jusqu'à ce que leurs roues de tête aient dépassé de 100 pieds le signal d'arrêt absolu, et s'arrêter à cet endroit. Après une attente de dix minutes et s'il n'y a toujours aucun signe de mouvement de sens contraire, le train ou la locomotive peut avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.

512. Indicateurs de canton

- a) Lorsqu'un indicateur de canton est en service, il faut en observer l'indication juste avant de mettre un aiguillage de voie principale en position renversée. Quand cet indicateur est muni d'un bouton-poussoir, il faut appuyer sur celui-ci juste avant d'observer l'indication.
- b) Lorsqu'une indication de voie occupée est présentée, le membre d'équipe chargé de manoeuvrer l'aiguillage :
 - i) doit attendre cinq minutes après avoir observé cette indication, à moins qu'elle n'ait changé pour celle de voie inoccupée ;
 - ii) doit, si l'indication de voie occupée est toujours présentée mais qu'il ne voit aucun train

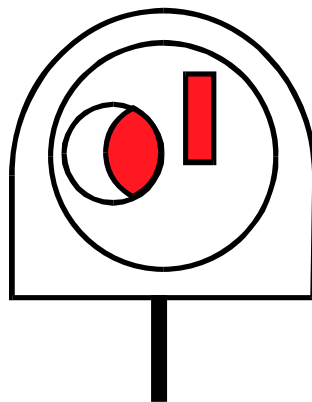
ou aucune locomotive approcher, mettre l'aiguillage en position renversée et attendre cinq autres minutes avant d'autoriser le train ou la locomotive à obstruer la voie principale, sauf si des instructions spéciales spécifient un plus long délai. L'employé doit rester à son poste jusqu'à l'expiration du délai d'attente, prêt à remettre l'aiguillage rapidement à sa position normale s'il constate qu'un train ou une locomotive approche.

- c) L'indication présentée par un indicateur de canton n'autorise aucun mouvement de train ou de locomotive.
- d) À une liaison de voies principales, l'indicateur placé près de l'aiguillage de chaque voie correspond aux cantons de l'autre voie. Pour s'engager sur l'autre voie après avoir obtenu de l'indicateur de canton approprié une indication de «voie inoccupée», le premier aiguillage à mettre en position renversée est celui de la voie sur laquelle le train ou la locomotive est à l'arrêt.

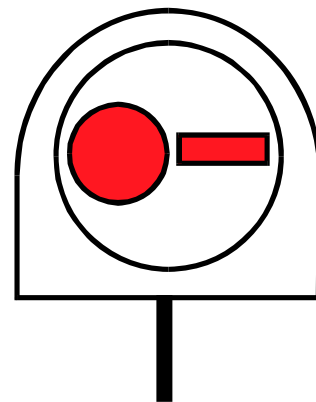
Exception : Il n'est pas nécessaire d'observer l'indicateur de canton à l'intérieur d'une zone de marche prudente ni dans les circonstances suivantes :

- un train ou une locomotive de sens contraire a dépassé l'aiguillage et occupe encore le canton;
- l'équipe entrant sur la voie principale est en possession d'une feuille de libération l'autorisant à travailler, ou
- l'équipe entrant reçoit une dispense du CCF.

Avant d'accorder cette dispense, le CCF doit s'assurer qu'aucun mouvement de train ou de locomotive n'approche de l'aiguillage. **L'aiguillage doit être ouvert dans les cinq minutes après réception de la permission du CCF.**



Indication de voie inoccupée



Indication de voie occupée

513. Absence d'indicateur de canton

- a) Lorsqu'il n'y a pas d'indicateur de canton ou que l'indicateur en place est déclaré hors d'usage, et qu'un train ou une locomotive doit obstruer une voie principale ou y entrer alors qu'aucun train ou aucune locomotive, visiblement, ne s'approche sur cette voie, un membre de l'équipe doit mettre l'aiguillage en position renversée et attendre cinq minutes avant de permettre au train ou à la locomotive d'obstruer la voie principale, sauf si des instructions spéciales spécifient un plus long délai. L'employé doit rester à son poste jusqu'à l'expiration du délai d'attente, prêt à remettre l'aiguillage rapidement à sa position normale s'il constate qu'un train ou une locomotive approche.
- b) L'observation de la présente règle n'autorise aucun mouvement de train ou de locomotive.
- c) Pour entrer sur une autre voie par une liaison, seul l'aiguillage de la voie sur laquelle le train ou la locomotive est à l'arrêt doit se trouver en position renversée jusqu'à l'expiration du délai d'attente prescrit.

Exception : Il n'est pas nécessaire d'observer le délai d'attente à l'intérieur d'une zone de marche prudente ni dans les circonstances suivantes:

- un train ou une locomotive de sens contraire a dépassé l'aiguillage et occupe encore le canton;
- l'équipe entrant sur la voie principale est en possession d'une feuille de libération l'autorisant à travailler, ou
- l'équipe reçoit une dispense du CCF

Avant d'accorder cette dispense, le CCF doit s'assurer qu'aucun mouvement de train ou de locomotive n'approche de l'aiguillage. L'aiguillage doit être ouvert dans les cinq minutes après réception de la permission du CCF.

514. Entrée sur la voie sans l'indication d'un signal de canton

Le train ou la locomotive qui s'engage dans un canton entre des signaux doit observer la vitesse de marche à vue jusqu'au prochain signal, tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, que celui-ci permet une vitesse autre que la vitesse de marche à vue.

EXCEPTION : Le train ou la locomotive qui s'engage dans un canton entre des signaux, en se conformant à la règle 512, paragraphe b), doit circuler à vitesse de marche à vue jusqu'au prochain signal.

515. Train ou locomotive retardés dans le canton

Le train ou la locomotive qui, après être entrés dans un canton sur l'indication d'un signal leur permettant de circuler à une vitesse autre que la vitesse de marche à vue, s'arrêtent dans ce canton ou y sont retardés, doivent poursuivre leur route à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant :

- i) tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, que celui-ci permet une vitesse autre que la vitesse de marche à vue,

-
- ii) ou à moins qu'il n'y ait aucun aiguillage entre le train ou la locomotive et le signal suivant. En pareil cas, le train ou la locomotive peuvent avancer en se tenant prêts à arrêter à ce signal, tant qu'il ne leur est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce même signal et, d'autre part, que celui-ci présente une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU ou d'ARRÊT PERMISSIF.

Exception : Lorsqu'un train ou une locomotive sont arrêtés ou retardés dans le canton après avoir franchi un signal de vitesse normale, règle 405, la vitesse réduite s'applique plutôt que la vitesse de marche à vue.

516. Inversion du mouvement (à l'extérieur d'une zone de triage ou d'une zone de marche prudente)

- a) Un train qui a dépassé les limites d'un canton peut y retourner quand une feuille de libération lui en donne l'autorisation. À défaut de cette autorisation, le mouvement doit être protégé de la manière prescrite à la règle 35. Dans la mesure du possible, il faut aviser le CCF avant d'entreprendre de tels mouvements.
- b) Pourvu qu'il ne se trouve pas à retourner dans un canton qu'il a dégagé, un mouvement peut inverser sa marche à l'intérieur d'un même canton après qu'un signaleur s'est posté au point le plus éloigné susceptible d'être atteint par le mouvement. Un signal d'arrêt doit être donné par le signaleur d'un endroit qui permettra à un train ou une locomotive qui approche de le voir distinctement d'une distance d'au moins 300 verges. Dans la mesure du possible, le CCF doit être informé de ces mouvements.

517. Signal d'arrêt absolu franchi sans autorisation

Chaque fois qu'une partie quelconque d'un train ou d'une locomotive franchit sans autorisation un signal de canton donnant l'indication ARRÊT ABSOLU :

- i) la partie du train ou de la locomotive qui a franchi le signal doit être protégée immédiatement de la manière prescrite à la règle 35 ;
- ii) un appel radio d'urgence doit être lancé sur-le-champ de façon à alerter tous les intéressés de la situation ;
- iii) il faut avertir le CCF le plus tôt possible pour qu'il puisse au besoin donner les instructions nécessaires.

Règles de la commande centralisée de la circulation (CCC)

560. Application

Lorsque l'indicateur ou des instructions spéciales indiquent une CCC, les trains et les locomotives circuleront, par rapport aux trains ou locomotives de sens contraire ou de même direction sur la même voie, d'après les signaux de canton, les signaux de cabine ou les deux à la fois.

561. Autorité

La circulation des trains et des locomotives sera dirigée par le CCF, qui donnera au besoin des instructions supplémentaires.

563. Autorité pour locomotives

Une locomotive peut utiliser la voie principale à l'intérieur d'une zone de manoeuvre.

564. Arrêt à un signal d'arrêt absolu

- a) Un train ou une locomotive doivent avoir l'autorisation nécessaire pour franchir un signal de canton donnant l'indication ARRÊT ABSOLU; cette autorisation ne dispense pas de l'obligation de s'arrêter à chacun de ces signaux. L'employé qui communique avec le CCF pour obtenir l'autorisation en question doit lui donner sa fonction et son nom, la désignation du train ou de la locomotive, l'endroit où il se trouve et le numéro du ou des signaux.
- b) Le CCF peut autoriser le train ou la locomotive à franchir le signal mais, auparavant, il doit :
 - i) s'assurer qu'aucun train ni aucune locomotive en situation de mouvement incompatible ne se trouvent à l'intérieur du canton contrôlé concerné, ou ne sont autorisés à y entrer (sauf dans les conditions prévues par la règle 567) ;
 - ii) assurer la protection nécessaire contre tous les trains ou les locomotives de sens contraire.
- c) Lorsque des dispositifs de blocage des signaux sont utilisés, on peut les retirer après l'entrée du train ou de la locomotive autorisés dans le canton contrôlé concerné. Par contre, le CCF ne doit pas permettre à un train ou une locomotive de sens contraire d'entrer dans le canton contrôlé tant que ce canton n'a pas été libéré par le train ou la locomotive autorisés.
- d) Le train ou la locomotive ainsi autorisés doivent se déplacer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton, et doivent se conformer à la règle 104.1 aux aiguillages à ressort, à la règle 104.2 aux aiguillages à double commande, à la règle 104.3 aux aiguillages à manoeuvre électrique et à la règle 611 aux enclenchements automatiques.
- e) L'autorisation accordée et les instructions reçues doivent être prises par écrit, et préciser, là où cela s'applique, l'itinéraire à suivre. Aucun mouvement ne doit être fait avant que le mécanicien ait été informé de l'itinéraire à suivre.

565. Signal de CCC indiquant l'arrêt absolu à l'entrée d'un BA

Un train ou une locomotive qui doivent franchir un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU lorsqu'ils quittent une CCC pour entrer dans un BA, se conformeront à la règle 564 à l'intérieur de la CCC et à la règle 509 à l'intérieur du BA.

566. Autorisation de travaux exclusive

- a) Un train ou une locomotive peut recevoir une autorisation de travaux exclusive lui permettant de se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur d'une zone spécifiée. Quand un des membres de l'équipe demande cette autorisation, il doit indiquer au CCF sa fonction et son nom, la désignation du train ou de la locomotive, l'endroit où il se trouve, les limites de la zone dont il a besoin et la ou les voies à utiliser.
- b) Avant d'accorder l'autorisation, le CCF doit :
 - i) s'assurer qu'aucun autre train ni aucune autre locomotive ne se trouvent à l'intérieur de la zone visée ni n'ont été autorisés à y entrer ;
 - ii) bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des autres trains ou locomotives dans la zone protégée.
- c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ni aucune autre locomotive à entrer dans la zone protégée, jusqu'à l'annulation de l'autorisation de travaux.
- d) Lorsque l'autorisation de travaux est annulée alors que le train ou la locomotive est à l'intérieur de la zone protégée, le chef de train ou le mécanicien doit aviser le CCF de la direction que prendra le mouvement. Le CCF doit maintenir le blocage des signaux pour les trains ou locomotives de sens contraire tant que le train ou la locomotive protégés n'ont pas libéré le canton contrôlé.
- e) Quand l'autorisation porte la mention : «Appelez le CCF _____», le chef de train ou le mécanicien doit communiquer dans les conditions prévues avec le CCF.
- f) L'autorisation accordée et les instructions reçues doivent être prises par écrit. Le mécanicien doit être au courant des limites de la zone avant d'y effectuer un mouvement.

566.1. Suspension des indications des signaux durant les manoeuvres

- a) À un point contrôlé, une équipe de train ou de locomotive peut être autorisée à manoeuvrer à la main certains aiguillages à double commande de la manière prescrite à la règle 104.2, paragraphe e). Cette autorisation doit faire partie de l'autorisation de travaux prévue à la règle 566 ou 567. Les indications des signaux réglant les mouvements sur de tels aiguillages peuvent être considérées comme suspendues pendant que le levier sélecteur est disposé pour la manoeuvre manuelle, mais seulement pour la durée des manoeuvres au point contrôlé désigné.
- b) Lorsque des manoeuvres doivent se faire sur un aiguillage à ressort compris dans la zone d'application de l'autorisation de travaux prévue à la règle 566 ou 567, l'indication du signal réglant les mouvements sur cet aiguillage peut être considérée comme suspendue, si l'aiguillage est bien orienté.

567. Autorisation de travaux conjointe

- a) Plus d'un train ou d'une locomotive peuvent recevoir une autorisation de travaux leur permettant de se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur de la même zone. Un membre de chaque équipe demandant une telle autorisation communiquera avec le CCF, auquel il indiquera sa fonction et son nom, la désignation du train ou de la locomotive, l'endroit où il se trouve, les limites de la zone dont il a besoin et la ou les voies à utiliser. Chacun de ces trains ou locomotives doit recevoir l'instruction : «se protégeant l'un contre l'autre.»

Les chefs de train et les mécaniciens doivent s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chaque train ou locomotive et sur la protection à assurer.

- b) Avant d'accorder une autorisation conjointe, le CCF doit :
- i) s'assurer qu'il n'y a pas, à l'intérieur de la zone visée, d'autres trains ou locomotives que ceux qui doivent y être autorisés ;
 - ii) bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des trains ou locomotives dans la zone en question.
- c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ni aucune autre locomotive, sauf s'ils sont protégés en vertu de la présente règle, à entrer dans la zone protégée, jusqu'à l'annulation de l'autorisation de travaux. Chaque train ou locomotive doit avoir libéré la zone protégée avant l'annulation de l'autorisation de travaux.

Exception : L'autorisation de travaux du dernier train ou de la dernière locomotive peut être annulée alors que ce train ou cette locomotive occupe encore la zone protégée. Dans ce cas, le chef de train ou le mécanicien doit aviser le CCF de la direction que prendra son mouvement. Le CCF doit maintenir le blocage des signaux contre les trains ou locomotives de sens contraire jusqu'à ce que le train ou la locomotive protégés aient libéré le canton contrôlé.

- d) Quand l'autorisation porte la mention : «Appelez le CCF _____», le chef de train ou le mécanicien de chaque train ou locomotive qui a reçu cette instruction doit communiquer dans les conditions prévues avec le CCF.
- e) L'autorisation accordée par le CCF et ses instructions doivent être prises par écrit. Le mécanicien du train ou de la locomotive ainsi autorisés doit être au courant des limites de la zone avant d'y effectuer un mouvement.

567.1. Autorisation d'occupation conjointe de la zone d'un POV

- a) Il peut être permis à un train ou à une locomotive d'occuper la zone d'application d'un POV. Dans ce cas, l'autorisation doit être donnée par écrit, sous la forme suivante :

Autorisation d'occupation conjointe de la
voie avec contremaître _____
(nom)
entre _____ et _____
(endroit) (endroit)

Le(la) _____ ne peut pas
(train ou locomotive)

poursuivre sa marche avant d'avoir reçu
les instructions du contremaître

(nom)

- b) Aucun mouvement ne peut être fait tant que le chef de train et le mécanicien n'ont pas été mis au courant de l'autorisation accordée et n'ont pas reçu des instructions précises du contremaître nommé dans l'autorisation d'occupation conjointe. Cependant, avant de mettre ces instructions à exécution, il faut les répéter au contremaître et celui-ci doit accuser réception de la répétition.
- c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ni aucune autre locomotive à entrer dans la zone protégée, ni y permettre l'application d'un autre POV, jusqu'à l'annulation de l'autorisation accordée aux termes de la présente règle.

Nota : Le blocage des signaux pour protéger la zone d'application d'un POV doit être maintenu jusqu'à ce que ce POV soit annulé. L'annulation ne prend effet qu'après avoir été répétée correctement par le contremaître et avoir fait l'objet de sa part d'un accusé de réception consistant en la répétition au CCF de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier.

568. Permission d'entrer sur la voie principale

- a) Un train ou une locomotive ne doivent pas obstruer une voie principale, ni y entrer ni y retourner après l'avoir libérée, sauf si l'indication du signal le permet ou s'ils en ont reçu la permission du CCF. En demandant cette permission, le membre de l'équipe doit indiquer au CCF sa fonction et son nom, la désignation du train ou de la locomotive, l'endroit où il se trouve et la voie à obstruer ou à occuper.
- b) Lorsque l'entrée sur la voie principale doit se faire à un aiguillage à manoeuvre manuelle non équipé d'un verrou électrique, ou à un aiguillage dont le plomb du verrou électrique est brisé, la permission du CCF doit être prise par écrit et spécifier la direction ainsi que l'itinéraire à suivre. Aucun mouvement ne peut être fait tant que le mécanicien n'a pas été mis au courant de la situation. Avant d'accorder sa permission, le CCF doit :
 - i) s'assurer qu'aucun train ni aucune locomotive en situation de mouvement incompatible ne se trouvent à l'intérieur du canton contrôlé ou ne sont autorisés à y entrer ;
 - ii) bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des trains ou locomotives dans le canton contrôlé.
- c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux pour les trains ou locomotives de sens contraire et n'en autoriser aucun à entrer dans le canton contrôlé tant que le train ou la locomotive protégés n'ont pas libéré ce canton. Il ne doit pas non plus débloquer les signaux pour des trains ou des locomotives qui suivent, ni autoriser ceux-ci à entrer dans le canton

contrôlé tant que le chef de train ou le mécanicien du train ou de la locomotive protégés n'ont pas signalé qu'ils sont entrés sur la voie principale et qu'ils ont commencé à faire route dans la direction autorisée.

Exception : Dans le cas d'un train ou d'une locomotive autorisés aux termes de la règle 566 ou 567, la permission d'entrer sur la voie principale ou d'y retourner n'a pas besoin d'être prise par écrit quand l'entrée dans la zone précisée par l'autorisation doit se faire à un aiguillage à manoeuvre manuelle non équipé d'un verrou électrique ou à un aiguillage dont le plomb du verrou électrique est brisé.

569. Annulation des autorisations

- a) L'autorisation ou la permission accordées en vertu des règles 564 et 568 peuvent être annulées, à condition que le train ou la locomotive ne soient pas entrés dans le canton contrôlé protégé.
- b) Lorsque l'autorisation accordée en vertu des règles 564, 566, 567 et 567.1 ou la permission par écrit accordée en vertu de la règle 568 sont annulées, l'annulation ne prend effet qu'après avoir été répétée correctement par le chef de train et le mécanicien et après avoir fait l'objet de leur part d'un accusé de réception consistant en la répétition au CCF de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier. Les autres membres de l'équipe doivent en être avisés immédiatement, et tous les exemplaires de l'autorisation annulée doivent être détruits.

570. Entrée sur la voie sans l'indication d'un signal de canton

- a) Le train ou la locomotive qui s'engagent dans un canton entre des signaux, à un aiguillage à manoeuvre manuelle équipé d'un verrou électrique, doivent s'approcher du prochain signal prêts à s'arrêter, tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, que celui-ci présente une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU ou d'ARRÊT PERMISSIF.
- b) Lorsque l'entrée dans un canton se fait à un aiguillage non équipé d'un verrou électrique ou à un aiguillage dont le plomb du verrou électrique est brisé, le train ou la locomotive doit circuler à la vitesse de marche à vue jusqu'au prochain signal tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, qu'il permet une vitesse autre que la vitesse de marche à vue.
- c) Le train ou la locomotive qui sont entrés dans un canton après avoir actionné le dispositif de déverrouillage d'urgence d'un verrou électrique d'aiguillage doivent circuler à la vitesse de marche à vue jusqu'au prochain signal.

571. Changement d'itinéraire

Lorsqu'il est nécessaire de modifier un itinéraire pour lequel les signaux ont été libérés à l'intention d'un train ou d'une locomotive qui approchent, il est permis de ramener ces signaux à l'indication ARRÊT ABSOLU. Cependant, aucune partie d'un itinéraire ne peut être modifiée et aucun signal ne peut être libéré pour un train ou une locomotive suivant un itinéraire incompatible quand le train ou la locomotive pour lesquels les signaux avaient été libérés en premier lieu se trouvent à une distance de moins de trois cantons du premier de ces signaux, sauf :

- i) si le train ou la locomotive pour lesquels les signaux ont été libérés sont arrêtés pour se

conformer à l'indication ARRÊT ABSOLU,

- ii) ou si aucune partie de ce train ou de cette locomotive n'a franchi le signal avancé et que le mécanicien a confirmé être prêt à s'arrêter avant le signal de canton contrôlé.

572. Signal d'arrêt absolu franchi sans autorisation

Chaque fois qu'une partie quelconque d'un train ou d'une locomotive franchit sans autorisation un signal de canton donnant l'indication ARRÊT ABSOLU :

- i) la partie du train ou de la locomotive qui a franchi le signal doit être protégée immédiatement de la manière prescrite à la règle 35 ;
- ii) un appel radio d'urgence doit être lancé sur-le-champ de façon à alerter tous les intéressés de la situation ;
- iii) il faut avertir le CCF le plus tôt possible pour qu'il puisse donner les instructions nécessaires.

573. Inversion du mouvement

- a) Le train ou la locomotive qui ont dépassé les limites d'un canton ne doivent pas y retourner avant d'en avoir informé le CCF et d'y avoir été autorisés :
 - i) par l'indication d'un signal de canton autre que celle d'un signal de marche à vue muni d'une plaque portant la lettre «R», ou celle d'un signal d'arrêt permissif ;
 - ii) par la règle 564 ou;
 - iii) ou par la règle 566 ou 567.

Nota : L'application de l'alinéa iii) ne dispense pas de se conformer aux prescriptions de la règle 564 à un signal d'arrêt absolu.

- b) Lorsqu'un train ou une locomotive sont entrés dans un point contrôlé sur l'indication d'un signal, et qu'ils s'arrêtent avec leur extrémité arrière encore à l'intérieur de ce point, ils ne peuvent se déplacer dans la direction opposée qu'en se conformant aux prescriptions du paragraphe a), alinéa iii).
- c) Sauf s'il est protégé par la règle 566 ou 567, un mouvement ne peut inverser sa marche à l'intérieur d'un canton que s'il ne retourne pas dans un canton qu'il a dégagé et seulement après qu'un signaleur se soit posté au point le plus éloigné susceptible d'être atteint par le mouvement. Le signaleur doit donner des signaux d'arrêt d'un endroit qui permettra à un train ou à une locomotive qui approche de les voir distinctement d'une distance d'au moins 300 verges. Dans la mesure du possible, le CCF doit être informé de ces mouvements.

574. Suspension de la CCC

Lorsque la CCC est retirée du service, en tout ou en partie, la circulation des trains et des locomotives est réglée par instructions spéciales, BM ou BEQ.

575. Train ou locomotive retardés dans un canton

Le train ou la locomotive qui, après être entrés dans un canton sur l'indication d'un signal leur permettant de circuler à une vitesse autre que la vitesse de marche à vue, s'arrêtent dans ce

canton ou y sont retardés, doivent s'approcher du signal suivant prêts à s'arrêter, tant que le signal ne présente pas une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU ou d'ARRÊT PERMISSIF.

576. Instructions spéciales relatives à la CCC

Des instructions spéciales seront données au besoin pour régler cette méthode d'exploitation. Toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur, sous réserve des instructions spéciales précitées et des règles 560 à 575.

Règles applicables aux enclenchements

601. Application

Les indications des signaux d'enclenchement commandent l'utilisation des itinéraires et autorisent la circulation des trains et des locomotives à l'intérieur des zones enclenchées.

602. Présentation des indications de signaux appropriées

- a) Sauf en cas d'urgence, il est interdit de se servir de la radio ou de signaux à main pour diriger les mouvements des trains et des locomotives quand les signaux d'enclenchement peuvent présenter les indications appropriées.
- b) Les trains et les locomotives arrêtés à l'approche ou à l'intérieur d'un enclenchement par le préposé aux signaux, autrement que par un signal d'enclenchement, ne doivent pas se déplacer dans l'une ou l'autre direction avant d'avoir reçu du préposé le signal ou les instructions appropriés.
- c) Quand un train ou une locomotive s'arrêtent avec leur extrémité arrière encore à l'intérieur d'une zone enclenchée, ils ne doivent pas se déplacer dans la direction opposée sans avoir obtenu l'indication appropriée du signal d'enclenchement ou la permission du préposé aux signaux.

604. Établissement et modification des itinéraires

Lorsqu'il est nécessaire de modifier un itinéraire pour lequel les signaux ont été libérés à l'intention d'un train ou une locomotive qui approche, il est permis de ramener les signaux à l'indication ARRÊT ABSOLU. Cependant, aucune partie d'un itinéraire ne peut être modifiée et aucun signal ne peut être libéré pour un train ou une locomotive suivant un itinéraire incompatible avant que le préposé aux signaux ait vérifié :

- i) que le train ou la locomotive pour lesquels les signaux avaient été libérés en premier lieu se sont arrêtés pour se conformer à l'indication ARRÊT ABSOLU,
- ii) ou qu'aucune partie de ce train ou de cette locomotive n'a franchi le signal avancé et que le mécanicien a confirmé être prêt à s'arrêter avant le signal d'enclenchement.

605. Train ou locomotive retardés sur un circuit de voie avec minuterie

À l'approche d'un enclenchement automatique doté d'un circuit de voie avec minuterie, les trains ou les locomotives doivent approcher du signal d'enclenchement prêts à s'arrêter s'ils occupent le circuit plus longtemps que ne le spécifient les instructions spéciales.

606. Signal d'arrêt absolu franchi sans autorisation

- a) Si un train ou une locomotive franchit sans autorisation un signal d'enclenchement donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, les membres de son équipe doivent faire l'impossible pour

assurer sa protection par tous les moyens à leur disposition, employés seuls ou en combinaison : drapeaux, feux, torches ou appels radio d'urgence. À un enclenchement commandé, le préposé aux signaux, s'il s'en trouve un en service, doit être informé immédiatement de la situation.

- b) Si, en franchissant l'enclenchement, une partie quelconque de ce train ou de cette locomotive pénètre dans un BA ou une CCC, la règle 517 est applicable en BA, et la règle 572 en CCC.
- c) Lorsque le préposé aux signaux est informé qu'un train ou une locomotive a franchi sans autorisation un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, ou quand des signaux semblent ne pas avoir été observés, le préposé aux signaux doit arrêter tous les trains ou les locomotives concernés par tout moyen à sa disposition.

607. Règle applicable à un signal d'arrêt absolu

Lorsqu'un signal d'enclenchement donne l'indication ARRÊT ABSOLU et qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce, il faut se conformer aux règles suivantes :

Type d'enclenchement (indiqué dans les instructions spéciales)	Règle applicable
Manuel	608
À commande locale	609 ou 609.1
Télécommandé	610
Automatique	611

608. Enclenchement manuel

La marche des trains ou des locomotives qui franchissent la zone d'un enclenchement manuel est réglée par des instructions spéciales.

609. Signal d'arrêt absolu à un enclenchement à commande locale

- a) Lorsqu'un train ou une locomotive sont arrêtés à un enclenchement à commande locale par un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, et qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce :
 - i) Un membre de l'équipe doit immédiatement communiquer avec le préposé aux signaux et lui indiquer sa fonction, son nom, la désignation du train ou de la locomotive, le numéro du signal s'il y en a un, et l'endroit où il se trouve.
 - ii) Le préposé aux signaux peut autoriser le train ou la locomotive à franchir le signal, mais seulement après avoir assuré la protection contre tous les mouvements incompatibles de train ou de locomotive.
 - iii) Le train ou la locomotive ainsi autorisés doivent se déplacer à vitesse de marche à vue

jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton, et doivent se conformer à la règle 104.1 aux aiguillages à ressort, à la règle 104.2 aux aiguillages à double commande et à la règle 104.3 aux aiguillages à manoeuvre électrique.

- b) Aucun mouvement ne doit être fait avant que le mécanicien ait été informé de la situation.

609.1. Signal d'arrêt absolu à un enclenchement à commande locale (poste fermé)

Lorsque le préposé aux signaux n'est pas en service à un enclenchement à commande locale, des instructions spéciales régleront la marche des trains ou des locomotives arrêtés par un signal d'enclenchement donnant l'indication ARRÊT ABSOLU.

610. Signal d'arrêt absolu à un enclenchement télécommandé

- a) Lorsqu'un train ou une locomotive sont arrêtés à un enclenchement télécommandé par un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, et qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce :
- i) Un membre de l'équipe doit immédiatement communiquer avec le préposé aux signaux et lui indiquer sa fonction, son nom, la désignation du train ou de la locomotive, le numéro du signal s'il y en a un, et l'endroit où il se trouve.
 - ii) Après s'être assuré qu'il n'y a aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive sur l'itinéraire à suivre et que tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent les mouvements incompatibles de train ou de locomotive sont bloqués à ARRÊT ABSOLU, le préposé aux signaux peut autoriser le train ou la locomotive à franchir le signal d'arrêt absolu. Cette autorisation doit spécifier l'itinéraire à suivre et être prise par écrit.
 - iii) Le train ou la locomotive ainsi autorisés doivent se déplacer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton, et doivent se conformer à la règle 104.1 aux aiguillages à ressort, à la règle 104.2 aux aiguillages à double commande et à la règle 104.3 aux aiguillages à manoeuvre électrique. À l'intérieur de l'enclenchement, à une traversée de voie munie d'une boîte marquée «switches», les dispositions de la règle 611 s'appliquent.
- b) Aucun mouvement ne doit être fait avant que le mécanicien ait été mis au courant de l'itinéraire à suivre.

611. Signal d'arrêt absolu à un enclenchement automatique

- a) Lorsqu'un train ou une locomotive sont arrêtés à un enclenchement automatique par un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, et qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce :
- i) Un membre de l'équipe, après avoir ouvert la boîte marquée «switches», observera les voyants lumineux sur le panneau, s'il y en a. Si les voyants correspondant aux itinéraires incompatibles sont allumés mais qu'aucun mouvement incompatible de train ou de

locomotive ne s'annonce, il ouvrira l'interrupteur puis pourra permettre à son train ou à sa locomotive d'avancer.

- ii) (Voie multiple) Si, dans la boîte marquée «switches», se trouvent des voyants lumineux pour indiquer l'approche d'un train ou d'une locomotive, que les voyants de l'itinéraire incompatible et ceux du même chemin de fer sur la voie adjacente sont allumés et qu'il ne voit aucun train ou aucune locomotive s'approcher, le membre de l'équipe ouvrira l'interrupteur, puis pourra permettre à son train ou à sa locomotive d'avancer.
 - iii) S'il n'y a pas de voyants lumineux ou que ceux de l'itinéraire incompatible sont éteints, le membre de l'équipe, après avoir ouvert l'interrupteur, doit attendre cinq minutes avant de permettre au train ou à la locomotive d'avancer, à moins qu'un plus long délai ne soit spécifié dans des instructions spéciales et affiché dans la boîte marquée «switches».
 - iv) Quand les dispositions de l'alinéa i), ii) ou iii) ont été respectées, le train ou la locomotive peut avancer à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.
 - v) Une fois que le train ou la locomotive se sont engagés sur la traversée, il faut fermer l'interrupteur et cadénasser la boîte marquée «switches».
- b) Là où il y a un bouton-poussoir, le membre de l'équipe, pour permettre un mouvement de retour sur la traversée, ouvrira la boîte, enfoncera le bouton et se conformera à l'indication du signal. Si le signal ne se libère pas, il faut observer les instructions des alinéas a) i), ii), iii), iv) et v).

612. Arrêt juste après le signal

Quand un train ou une locomotive, après avoir reçu l'indication d'un signal d'enclenchement leur permettant d'avancer, s'arrêtent avant que l'engin, la voiture ou le wagon de tête aient complètement franchi le signal, ils ne doivent se remettre en marche qu'après en avoir reçu la permission du préposé aux signaux ou s'être conformés aux dispositions de la règle 611.

613. Approche d'une zone d'enclenchement

À un endroit non protégé par un signal avancé, les trains ou les locomotives doivent s'approcher de la zone d'enclenchement en étant prêts à se conformer à un signal donnant l'indication ARRÊT ABSOLU.

614. Sortie d'un enclenchement en BA ou en CCC

Lorsqu'un enclenchement est situé dans un BA ou une CCC, l'indication du dernier signal d'enclenchement dans la direction du mouvement règle aussi la circulation jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton. S'il est nécessaire, dans les conditions prévues à la règle 609, 610 ou 611, de franchir un tel signal, la règle 509 ou 564, sauf indication contraire dans des instructions spéciales, s'applique aussi au mouvement au-delà de la zone enclenchée.

615. Restriction relative à un matériel roulant laissé seul

Un matériel roulant ne doit pas être laissé seul en stationnement sur la partie mobile d'un pont

mobile enclenché, ni à l'intérieur de la zone enclenchée d'une traversée de voie.

616. Enclenchement endommagé

Lorsque l'on sait ou que l'on redoute :

- i) qu'un déraillement s'est produit,
- ii) ou que la voie, des dispositifs d'enclenchement ou des signaux sont endommagés ou fonctionnent mal, le préposé aux signaux doit bloquer à ARRÊT ABSOLU toutes les commandes des signaux réglant la circulation des trains ou des locomotives sur les itinéraires concernés. Aucun mouvement de train ou de locomotive ne doit alors être permis avant que le préposé aux signaux ait déterminé que son passage peut se faire sans danger.

617. Parties de voie mobiles ou dispositifs d'immobilisation déconnectés

Avant de permettre le passage d'un train ou d'une locomotive sur une partie de voie mobile ou un dispositif d'immobilisation déconnectés, toutes les parties de voie mobiles en cause doivent être cramponnées ou assujetties dans la position voulue et leurs commandes bloquées pour en empêcher la manoeuvre.

618. Autorisation d'occupation conjointe de la zone d'un POV

- a) Il peut être permis à un train ou à une locomotive d'occuper la zone d'application d'un POV à l'intérieur d'un enclenchement commandé. Dans ce cas, l'autorisation doit être donnée par écrit, sous la forme suivante :

Autorisation d'occupation conjointe de la
voie avec contremaître _____
(nom)

entre _____ et _____
(endroit) (endroit)

Le(la) _____ ne peut pas
(train ou locomotive)

poursuivre sa marche avant d'avoir reçu les instructions du contremaître

(nom)

- b) Aucun mouvement ne peut être fait tant que le chef de train et le mécanicien n'ont pas été mis au courant de l'autorisation accordée et n'ont pas reçu des instructions précises du contremaître nommé dans l'autorisation d'occupation conjointe. Cependant, avant de mettre ces instructions à exécution, il faut les répéter au contremaître et celui-ci doit accuser réception de la répétition.
- c) Le préposé aux signaux doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ni aucune autre locomotive à entrer dans la zone protégée, ni y permettre l'application d'un autre POV, jusqu'à l'annulation de l'autorisation accordée aux termes de la présente règle. L'annulation ne prend effet qu'après avoir été répétée correctement par le chef de train et le mécanicien et après avoir fait l'objet de leur part d'un accusé de réception consistant en la répétition au préposé aux signaux de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier. Les

autres membres de l'équipe doivent en être avisés immédiatement et tous les exemplaires de l'autorisation annulée doivent être détruits.

Nota : Le blocage des signaux pour protéger la zone d'application d'un POV doit être maintenu jusqu'à ce que ce POV soit annulé. L'annulation ne prend effet qu'après avoir été répétée correctement par le contremaître et avoir fait l'objet de sa part d'un accusé de réception consistant en la répétition au préposé aux signaux de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier.

619. Transfert par les préposés aux signaux

En quittant son service, le préposé aux signaux doit reporter dans le livre ou sur l'imprimé prévu à cette fin les POV et autres autorisations encore en vigueur. Le document de transfert doit comprendre toutes autres informations nécessaires et être signé par les deux préposés aux signaux.

620. Instructions spéciales relatives aux enclenchements

Des instructions spéciales seront données au besoin pour régler les mouvements à l'intérieur des zones enclenchées. Toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur, sous réserve des instructions spéciales précitées et des règles 601 à 619.

RÈGLEMENT POUR LA PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE

En vigueur le 1^{er} mars 2002

DÉFINITIONS	98
PROTECTION D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN LÉGER OU LOURD	100
PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE.....	101
PERMIS D'OCCUPER LA VOIE.....	102
BLOPAGE DES AIGUILLAGES EN COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC) ET À L'INTÉRIEUR DES ENCLENCHEMENTS COMMANDÉS.....	105
MOUVEMENTS DE VÉHICULE D'ENTRETIEN AU FRANCHISSEMENT DES ENCLENCHEMENTS	106
MOUVEMENTS DE VÉHICULE D'ENTRETIEN SUR DES PONTS MOBILES NON ENCLENCHÉS ET SUR DES TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLENCHÉES	108
MOUVEMENT DE VÉHICULE D'ENTRETIEN LOURD SUR LES AIGUILLAGES À MANOEUVRE ÉLECTRIQUE OU À DOUBLE COMMANDE	109
LISTE DU MOUVEMENT DES TRAINS	109

RÈGLEMENT POUR LA PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE

Il faut se conformer non seulement au présent règlement, mais aussi aux règles pertinentes du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (REF). Le terme CCF employé ici désigne également le préposé aux signaux.

DÉFINITIONS

Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement :

TRAIN DE TRAVAUX

Train autorisé à se déplacer dans les deux directions à l'intérieur d'une zone désignée.

LISTE DU MOUVEMENT DES TRAINS

Liste, transmise par le CCF, des trains qui circulent ou sont censés circuler au cours d'une période donnée dans tout ou partie d'une subdivision.

LISTE GÉNÉRALE DU MOUVEMENT DES TRAINS

Liste du mouvement des trains transmise à une heure fixée d'avance.

LISTE PARTICULIÈRE DU MOUVEMENT DES TRAINS

Liste du mouvement des trains transmise à la demande d'un contremaître.

LISTE SUPPLÉMENTAIRE DU MOUVEMENT DES TRAINS

Liste du mouvement des trains transmise à un contremaître pour mettre à jour une liste générale ou particulière.

POV SPÉCIAL

POV autorisant l'occupation d'une voie par un seul véhicule d'entretien.

TRAVAUX EN VOIE

Tout travail dont l'exécution rend la voie dangereuse pour les mouvements de train ou de locomotive à la vitesse normale, ainsi que tout travail sur une voie ou à proximité qui exige la protection des employés ou de leurs machines.

VÉHICULE D'ENTRETIEN LÉGER

Véhicule d'entretien qui peut être retiré promptement de la voie par le ou les employés qui l'accompagnent.

VÉHICULE D'ENTRETIEN LOURD

Véhicule d'entretien qui ne peut pas être retiré promptement de la voie par le ou les employés qui l'accompagnent.

VITESSE D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN

Vitesse qui, à la fois :

- a) permet à un véhicule d'entretien de s'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un autre véhicule d'entretien ;
- b) permet à un véhicule d'entretien de s'arrêter avant un aiguillage mal orienté ou avant tout obstacle ou tout défaut de voie qu'il pourrait être dangereux de franchir ;
- c) ne dépasse pas la vitesse autorisée pour les trains de marchandises ou, le cas échéant, pour les trains de voyageurs, selon la moins élevée des deux ;
- d) ne dépasse pas la vitesse maximale autorisée pour ce véhicule d'entretien.

VITESSE SPÉCIALE POUR UN VÉHICULE D'ENTRETIEN

Vitesse que doit observer un véhicule d'entretien protégé par un POV spécial conformément à la règle 821. Cette vitesse, à la fois :

- a) permet à un véhicule d'entretien de s'arrêter avant un aiguillage mal orienté ou avant tout obstacle ou tout défaut de voie qu'il pourrait être dangereux de franchir ;
- b) ne dépasse pas la vitesse autorisée pour les trains de marchandises ou, le cas échéant, pour les trains de voyageurs, selon la moins élevée des deux ;
- c) et ne dépasse pas la vitesse maximale autorisée pour ce véhicule d'entretien.

Protection d'un véhicule d'entretien léger ou lourd

801. Avant de pouvoir obstruer ou occuper une voie **principale** avec un véhicule d'entretien **léger**, le contremaître doit respecter une des conditions suivantes :
- a) consulter la liste du mouvement des trains pour déterminer s'il peut le faire sans danger ;
 - b) agir selon les prescriptions de la règle 42 du REF ;
 - c) y être autorisé par la règle 49 du REF ;
 - d) se conformer à la règle 94 du REF ;
 - e) ou à la règle 312 du REF.
802. Avant de pouvoir obstruer ou occuper avec un véhicule d'entretien **léger** une voie d'évitement **signalisée** ou toute autre voie **signalisée**, le contremaître doit :
- a) agir selon les prescriptions de la règle 42 du REF ;
 - b) ou y être autorisé par la règle 49 du REF.
803. Avant de pouvoir obstruer ou occuper une voie **principale** avec un véhicule d'entretien **lourd**, le contremaître doit respecter une des conditions suivantes :
- a) agir selon les prescriptions de la règle 42 du REF ;
 - b) y être autorisé par la règle 49 du REF ;
 - c) se conformer à la règle 94 du REF ;
 - d) se conformer à la règle 312 du REF ;
 - e) ou à la règle 806 ci-après.
804. Avant de pouvoir obstruer ou occuper avec un véhicule d'entretien **lourd** une voie d'évitement **signalisée** ou toute autre voie **signalisée**, le contremaître doit :
- a) agir selon les prescriptions de la règle 42 du REF ;
 - b) ou y être autorisé par la règle 49 du REF.
805. Sur une subdivision ou partie de subdivision spécifiée dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, avant de pouvoir obstruer ou occuper avec un véhicule d'entretien **lourd** une voie d'évitement qui n'est pas signalisée, le contremaître doit :
- a) y être autorisé par la règle 49 du REF ;
 - b) ou se conformer à la règle 312 du REF.
806. Sur une subdivision ou partie de subdivision spécifiée dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, un véhicule d'entretien **lourd** accompagné par au moins deux employés peut obstruer ou occuper une voie principale quand le contremaître a déterminé, en consultant la liste du mouvement des trains, qu'aucun train ne circulera sur la voie à utiliser avant l'heure d'expiration de la liste du mouvement. Le contremaître responsable d'un tel véhicule doit veiller à ce qu'il dégage la voie qu'il utilise au moins 30 minutes avant l'heure d'expiration indiquée dans la liste du mouvement des trains.

Nota

Cette règle n'autorise pas les travaux en voie.

:

Protection des travaux en voie

807. Avant que des travaux en voie puissent être entrepris sur une voie **principale**, le contremaître doit respecter une des conditions suivantes :

- a) agir selon les prescriptions de la règle 40.2, 40.3 ou 42 du REF;
- b) être autorisé par la règle 49 du REF ;
- c) se conformer à la règle 312 du REF.

808. Avant que des travaux en voie puissent être entrepris sur une voie d'évitement **signalisée** ou toute autre voie **signalisée**, le contremaître doit :

- a) agir selon les prescriptions de la règle 40.3 ou 42 du REF ;
- b) ou être autorisé par la règle 49 du REF.

809. Sur une subdivision ou partie de subdivision spécifiée dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, avant que des travaux en voie puissent être entrepris sur une voie d'évitement qui n'est pas signalisée, le contremaître doit :

- a) y être autorisé par la règle 49 du REF ;
- b) ou se conformer à la règle 312 du REF.

Permis d'occuper la voie

810. Le POV doit être transmis conformément au modèle prescrit.
811. Quand l'emplacement d'un aiguillage sert à délimiter la zone d'application d'un POV, l'autorisation accordée s'étend jusqu'au point d'obstruction de l'autre voie.
812. Lorsqu'il demande un POV, le contremaître doit communiquer au CCF son nom et le lieu où il se trouve, la zone à protéger et la ou les voies à utiliser.
813. Un POV reste en vigueur jusqu'à son annulation.
814. Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable d'un seul véhicule d'entretien doit :
- lire à haute voix le POV à tous les employés accompagnant le véhicule d'entretien pour les mettre au courant de son contenu ;
 - demander aux employés qui ont réussi à l'examen sur le présent règlement et qui détiennent un certificat de compétence valide en matière de règles d'exploitation, de lire le POV et d'y apposer leurs initiales.
815. Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable de la protection de travaux en voie ou de plusieurs véhicules d'entretien doit :
- lire le POV à haute voix à au moins un employé qui a réussi à l'examen sur le présent règlement et qui détient un certificat de compétence valide en matière de règles d'exploitation, pour le mettre au courant de son contenu ;
 - quand la situation le permet, demander à ceux auxquels il a lu le POV à haute voix, conformément au paragraphe a), de lire eux-mêmes ce document et d'y apposer leurs initiales.
816. Lorsque le contremaître ne se conforme pas à un POV, un des employés au courant de son contenu doit immédiatement lui rappeler celui-ci.
817. Sous réserve de la règle 821 et de l'application de la règle 49.3 du REF, plusieurs POV peuvent être transmis pour protéger des véhicules d'entretien et des travaux en voie à l'intérieur de zones identiques ou qui se chevauchent.
818. Seul le contremaître peut donner à un train ou à une locomotive l'instruction d'entrer ou de circuler dans la zone d'application d'un POV aux termes de la règle 311, 567.1 ou 618 du REF.
819. Avant de transmettre un POV spécial afin de permettre l'occupation d'une voie par un seul véhicule d'entretien, le CCF doit vérifier :
- qu'aucun autre POV n'est en vigueur à l'intérieur de la zone à protéger par le POV demandé ;
 - qu'aucune liste du mouvement des trains n'est en vigueur à l'intérieur de la zone à protéger par le POV demandé ;
 - que le contremaître est en possession de tous les BM ou BEQ applicables.

Nota : Un POV spécial ne doit pas s'appliquer à l'intérieur d'une zone de marche prudente.

-
820. Lorsqu'un POV spécial est en vigueur, le CCF ne doit transmettre dans sa zone d'application :
- aucun autre POV ;
 - aucune liste du mouvement des trains ;
 - aucun modèle Y ni exemple (1) du modèle V du REF ;
 - aucun exemple (2) du modèle DL ni du modèle T du REF.
821. Lorsqu'un POV spécial est transmis pour permettre l'occupation de la voie par un véhicule d'entretien, il doit en être fait mention dans la section appropriée du document.
822. Tout véhicule d'entretien autorisé à circuler à la vitesse spéciale pour un tel véhicule doit ralentir à la vitesse d'un véhicule d'entretien 1 000 verges avant le lieu des travaux ou l'obstacle protégé par la règle 42 ou 43 du REF, et conserver cette vitesse jusqu'à ce qu'il ait quitté la zone protégée.
823. Lorsqu'un ou plusieurs trains ou locomotives se trouvent encore à l'intérieur de la zone à protéger par un POV, le CCF peut transmettre un POV à un contremaître si ces trains ou locomotives sont autorisés à avancer dans la même direction et qu'ils ont quitté l'endroit où le contremaître doit entrer dans la zone d'application du POV demandé. Le CCF doit alors procéder comme suit :
- ne transmettre le POV au contremaître qu'à l'endroit où celui-ci entrera dans la zone d'application du POV demandé ;
 - ne pas transmettre le POV si l'on a autorisé un des trains ou une des locomotives à inverser son mouvement dans la zone d'application du POV demandé ;
 - n'autoriser aucun train ni aucune locomotive à inverser son mouvement à l'intérieur de la zone d'application du POV demandé ;
 - avant de transmettre le POV, s'assurer que tous les trains et toutes les locomotives ont quitté l'endroit où le contremaître entrera dans la zone d'application du POV demandé ;
 - sur le POV, désigner le dernier train ou la dernière locomotive autorisés à avancer, et indiquer l'endroit quitté par ce train ou cette locomotive ainsi que l'heure correspondante.
824. Lorsqu'un POV a été transmis à un contremaître et qu'un ou plusieurs trains ou locomotives se trouvent encore dans sa zone d'application, le contremaître doit procéder comme suit :
- ne pas entrer dans la zone d'application de son POV, sauf à l'endroit quitté par le train ou la locomotive désignés, ou derrière ;
 - ne pas permettre aux employés, dont il est responsable, d'entrer dans la zone d'application du POV, sauf à l'endroit quitté par le train ou la locomotive désignés, ou derrière ;
 - ne pas dépasser le train ou la locomotive désignés à l'intérieur de la zone d'application du POV, ni permettre à un employé dont il est responsable de le faire ;
 - s'il a reçu un POV spécial, observer la vitesse prescrite et, en plus, circuler à une vitesse qui permettra au véhicule d'entretien de s'arrêter avant d'atteindre un train ou une locomotive qui précède, jusqu'à ce qu'il soit confirmé que le train ou la locomotive désignés ont quitté la zone d'application du POV.

825. Avant d'annuler un POV, le contremaître doit :

- a) s'assurer que tous les véhicules d'entretien dont il est responsable ont libéré la voie ;
- b) et que la voie dans la zone d'application du POV est sans danger pour les mouvements de train ou de locomotive à vitesse normale, ou qu'elle est protégée de la manière prescrite à la règle 43 du REF ;
- c) ou s'assurer que tous les véhicules d'entretien ou tous les travaux en voie dont il est responsable sont protégés de la manière prescrite à la règle 42 du REF ;
- d) ou recevoir un nouveau POV pour protéger la voie touchée par les travaux en voie ou obstruée ou occupée par les véhicules d'entretien.

826. Lorsqu'un POV n'est plus nécessaire :

- a) le contremaître doit en aviser promptement le CCF, en lui indiquant son nom et le numéro du POV ;
- b) le CCF doit annuler le POV en donnant au contremaître le numéro du POV, l'heure de l'annulation et ses initiales ;
- c) le contremaître doit accuser réception de l'annulation en répétant au CCF le numéro du POV, l'heure de l'annulation et les initiales du CCF ;
- d) l'annulation prend effet seulement après que le contremaître en a répété correctement les renseignements et qu'il en a accusé réception.

827. Après l'annulation d'un POV, le contremaître doit tracer un X en travers du document pour éviter qu'il ne soit réutilisé, et informer de l'annulation les employés qui avaient été mis au courant du contenu du POV.

828. En cas d'accident ou d'incident se rapportant à un POV, le contremaître doit conserver son exemplaire du POV jusqu'à la fin de l'enquête.

829. Le mouvement d'un véhicule d'entretien sur les ponts mobiles et les traversées de voie à l'intérieur de la zone d'application d'un POV est assujéti aux règles 834 à 843.

830. Sur une subdivision ou partie de subdivision où la règle 805 ou 809 est en vigueur, le CCF ne doit transmettre aucun POV qui puisse s'appliquer sur une voie d'évitement non signalisée où circulent des trains ou des locomotives dont il ne peut contrôler les mouvements.

Blocage des aiguillages en commande centralisée de la circulation (CCC) et à l'intérieur des enclenchements commandés

831. Avant de transmettre un POV en CCC ou à l'intérieur d'un enclenchement commandé, le CCF doit, quand c'est faisable, orienter et bloquer les aiguillages de manière à empêcher les trains ou les locomotives d'entrer dans la zone d'application du POV.
832. À tout endroit où un signal commande les mouvements des trains ou des locomotives sur lus d'un itinéraire, et où il n'est pas faisable de bloquer le signal à ARRÊT ABSOLU, les aiguillages doivent être orientés et bloqués pour une autre voie que la voie protégée par le CCF.
833. Le CCF ne doit pas débloquer les aiguillages servant à protéger le POV avant l'annulation de celui-ci.

Mouvements de véhicule d'entretien au franchissement des enclenchements

Les règles ci-après s'appliquent aux mouvements de véhicule d'entretien au franchissement des enclenchements.

TYPE D'ENCLenchement (indiqué dans les instructions spéciales)	RÈGLE APPLICABLE À UN VÉHICULE D'ENTRETIEN LÉGER	RÈGLE APPLICABLE À UN VÉHICULE D'ENTRETIEN LOURD
Pont mobile	834	837
Traversée de voie à commande manuelle	834	838
Traversée de voie à commande locale	834	839
Traversée de voie télécommandée	834	839
Traversée de voie automatique	834	840
Autre	835	836

834. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien léger doit, à un pont mobile enclenché ou à une traversée de voie enclenchée, s'arrêter de façon à ne pas l'obstruer. Avant de repartir, il doit s'assurer qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce et que l'itinéraire est bien établi.

835. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien léger doit s'arrêter avant de franchir le signal à l'entrée d'un enclenchement qui n'est pas un pont mobile enclenché ni une traversée de voie enclenchée. Il ne doit pas repartir avant d'avoir reçu du préposé aux signaux une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement.

836. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien lourd doit s'arrêter avant de franchir le signal à l'entrée d'un enclenchement qui n'est pas un pont mobile enclenché ni une traversée de voie enclenchée. Il ne doit pas repartir avant d'avoir reçu du préposé aux signaux un POV séparé pour l'enclenchement.

837. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien lourd doit s'arrêter avant de franchir le signal qui règle les mouvements sur un pont mobile enclenché. Il ne doit pas repartir avant d'avoir reçu du préposé aux signaux une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement. Si aucun préposé aux signaux n'est en service, le véhicule d'entretien peut poursuivre sa route après que le contremaître s'est assuré que l'itinéraire est bien établi.

838. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien lourd doit s'arrêter avant de franchir le signal qui règle les mouvements sur une traversée de voie enclenchée à commande manuelle. Des instructions spéciales lui indiqueront dans quelles conditions il

peut repartir.

839. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien lourd doit s'arrêter avant de franchir le signal qui règle les mouvements sur une traversée de voie enclenchée à commande locale ou télécommandée. Il ne doit pas repartir avant d'avoir reçu du préposé aux signaux une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement. Si toutes les tentatives de communiquer avec le préposé aux signaux échouent, ou si le poste d'enclenchement est fermé, le contremaître doit :

- a) dans le cas où aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce, ouvrir la boîte marquée «switches» située à l'enclenchement et, après avoir ouvert l'interrupteur, attendre cinq minutes avant d'avancer, à moins qu'un plus long délai ne soit affiché dans la boîte ;
- b) fermer l'interrupteur seulement quand le véhicule d'entretien a dégagé la zone enclenchée ;
- c) en l'absence d'interrupteurs, suivre les instructions affichées dans la boîte marquée «switches» ou énoncées dans des instructions spéciales.

840. Le contremaître aux commandes d'un véhicule d'entretien lourd doit s'arrêter de façon à ne pas obstruer l'itinéraire incompatible d'une traversée de voie à enclenchement automatique, puis :

- a) si aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce, ouvrir la boîte marquée «switches» située à l'enclenchement et, après avoir ouvert l'interrupteur, attendre cinq minutes avant d'avancer, à moins qu'un plus long délai ne soit affiché dans la boîte. Il n'est pas nécessaire de respecter le délai d'attente prescrit lorsque les voyants d'occupation de la voie pour l'itinéraire incompatible sont allumés ;
- b) fermer l'interrupteur seulement quand le véhicule d'entretien a dégagé l'itinéraire incompatible.

Exception : Un véhicule d'entretien qui influe sur le système de signalisation doit s'arrêter avant de franchir le signal réglant les mouvements sur une traversée à enclenchement automatique, puis observer les dispositions énoncées en a) et b) ci-dessus.

841. Avant de donner l'autorisation verbale ou le signal à main d'avancer, conformément à la règle 835, 837 ou 839, le préposé aux signaux doit :

- a) s'assurer qu'aucun train ni aucune locomotive en situation de mouvement incompatible ne se trouvent à l'intérieur de la zone enclenchée ni ne sont autorisés à y entrer ;
- b) bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent le mouvement des trains ou des locomotives à leur entrée dans la zone enclenchée ;
- c) maintenir le blocage jusqu'à ce que le contremaître ait signalé que le véhicule d'entretien léger ou lourd a dégagé la zone enclenchée.

Mouvements de véhicule d'entretien sur des ponts mobiles non enclenchés et sur des traversées de voie non enclenchées

842. L'employé aux commandes d'un véhicule d'entretien doit s'arrêter au panneau indicateur d'arrêt réglant son mouvement sur un pont mobile non enclenché et ne repartir qu'après s'être assuré que l'itinéraire est bien établi. Des instructions spéciales détermineront la marche à suivre lorsqu'il y a un préposé en poste.
843. L'employé aux commandes d'un véhicule d'entretien doit s'arrêter au panneau indicateur d'arrêt réglant son mouvement sur une traversée de voie non enclenchée et ne repartir qu'après s'être assuré qu'aucun mouvement incompatible de train ou de locomotive ne s'annonce.

Mouvement de véhicule d'entretien lourd sur les aiguillages à manoeuvre électrique ou à double commande

844. Lorsqu'il faut faire passer un véhicule d'entretien lourd sur un aiguillage à manoeuvre électrique :

- a) l'aiguillage doit être orienté par le CCF, sauf quand ce dernier permet au contremaître de le faire manoeuvrer par un employé qualifié ;
- b) dans ce cas, et après que le véhicule d'entretien a dégagé les aiguilles, le contremaître doit en informer immédiatement le CCF.

845. Lorsqu'il faut faire passer un véhicule d'entretien lourd sur un aiguillage à double commande :

- a) l'aiguillage doit être orienté par le CCF, sauf quand ce dernier permet au contremaître de le manoeuvrer à main ;
- b) dans ce cas, et après que le véhicule d'entretien a dégagé les aiguilles, le contremaître doit s'assurer que le levier sélecteur est ramené à la position de manoeuvre électrique et cadenassé, puis en informer le CCF immédiatement.

846. Lorsque le contremaître ne peut communiquer avec le CCF, il doit, en présence d'un aiguillage à double commande, le manoeuvrer lui-même à la main ou, s'il s'agit d'un aiguillage à manoeuvre électrique, le faire manoeuvrer par un employé qualifié. Le CCF doit en être informé le plus rapidement possible.

Liste du mouvement des trains

849. Les listes particulières ou supplémentaires du mouvement des trains ne doivent être utilisées que par le contremaître à qui elles sont transmises.

850. Lorsque le CCF transmet par liaison phonique une liste du mouvement des trains, celle-ci doit lui être répétée par au moins un employé désigné par lui.

851. Tous les autres employés qui ont pris par écrit la liste du mouvement des trains doivent vérifier l'exactitude des renseignements répétés par l'employé désigné.

852. Lorsqu'un employé n'est pas en mesure de vérifier l'exactitude des renseignements ainsi répétés, il doit répéter lui-même au CCF le contenu de la liste du mouvement des trains avant d'y donner suite.

853. Le CCF doit enregistrer chaque liste du mouvement des trains à mesure qu'il la transmet; de plus, il doit vérifier et souligner les renseignements qu'elle contient chaque fois qu'un employé les lui répète.

854. L'employé qui prend par écrit une liste du mouvement des trains doit la prendre en entier.

855. Le CCF qui enregistre une liste du mouvement des trains et l'employé qui la prend par écrit doivent, lorsque la chose est possible, utiliser l'imprimé prescrit à cette fin.

857. Le CCF qui transmet une liste générale ou particulière du mouvement des trains doit :

- a) y désigner les trains de la façon prescrite à la règle 137 du REF ;

-
- b) n'y inclure que les trains qui circulent ou sont censés circuler dans la zone d'application de la liste pendant la durée de validité de celle-ci ;
- c) y indiquer les trains dans l'ordre suivant :
- i) les trains circulant dans une direction,
 - ii) les trains circulant dans l'autre direction,
 - iii) les trains de travaux, ainsi que les trains ou les locomotives autorisés à circuler dans les deux directions en CCC ;
- d) y préciser le point terminus de tout train qui ne se rendra pas jusqu'à la fin de la subdivision ou partie de subdivision visée dans la liste du mouvement ;
- e) y mentionner, par type, les trains autorisés à circuler à une vitesse supérieure à celle permise pour les trains de marchandises, ainsi que les trains autorisés à dépasser la vitesse précisée dans l'indicateur pour ce type de trains.
858. Lorsque le CCF se rend compte, après avoir transmis à un employé une liste générale ou particulière du mouvement des trains, que certains trains mentionnés ont changé de position, il doit en informer l'employé au moment de lui transmettre une liste supplémentaire du mouvement.
859. Le CCF ne doit inclure dans la liste du mouvement des trains aucun renseignement sur des mouvements de train et de locomotive qui se font exclusivement dans une zone de triage, une zone de marche prudente, une zone de manoeuvre ou un enclenchement.
860. Un avis de changement d'heure ou de parution d'un nouvel indicateur ou d'un supplément sera donné dans toutes les listes générales ou particulières du mouvement des trains au moins 72 heures avant l'entrée en vigueur du changement d'heure ou du document, et sera conservé au moins six jours après. Dans la liste, l'avis doit figurer à la suite de la mention des trains de travaux.
861. Sous réserve de la règle 875, le CCF ne doit pas, après avoir transmis une liste du mouvement des trains, permettre le départ d'un train avant l'heure qui y est indiquée.
862. Le CCF doit indiquer une heure d'expiration dans chaque liste générale ou particulière du mouvement des trains.
863. La liste générale du mouvement des trains demeure en vigueur jusqu'à l'heure d'expiration qui y est indiquée, et ne peut être annulée.
864. La liste particulière du mouvement des trains demeure en vigueur jusqu'à l'heure d'expiration qui y est indiquée, et ne peut être annulée sans la permission du contremaître auquel elle avait été adressée.
865. Le contremaître doit détruire la liste générale ou particulière du mouvement en sa possession à l'heure d'expiration qui y est indiquée. Cependant, en cas d'accident ou d'incident se rapportant à une liste du mouvement des trains, le contremaître doit, après l'expiration de la liste, y tracer un X en travers et la conserver jusqu'à la fin de l'enquête.

-
866. Lorsqu'une liste du mouvement a été correctement répétée au CCF par l'employé désigné à cette fin ; le CCF doit donner l'heure exacte à tous les employés qui ont reçu la liste et ceux-ci doivent y comparer l'heure indiquée à leur horloge ou à leur montre. La liste du mouvement n'entre en vigueur qu'au moment où l'heure en question est reçue du CCF.
867. Lorsqu'il demande une liste particulière ou supplémentaire du mouvement, le contremaître doit communiquer au CCF son nom, le lieu où il se trouve et sa destination ainsi que la ou les voies à occuper ; tant que cela n'a pas été fait, le CCF ne doit transmettre au contremaître aucun renseignement sur les mouvements de train.
868. Avant de permettre qu'un véhicule d'entretien obstrue ou occupe une voie principale en vertu d'une liste du mouvement des trains, le contremaître doit :
- a) lire à haute voix la liste du mouvement à tous les autres employés accompagnant le véhicule d'entretien afin de les informer de son contenu ;
 - b) demander aux employés qui ont réussi à l'examen sur le présent règlement et qui détiennent un certificat de compétence valide en matière de règles d'exploitation, de lire la liste du mouvement et d'y apposer leurs initiales.
869. Les employés qui ont été informés du contenu de la liste du mouvement des trains doivent, si le contremaître semble donner des instructions ou prendre des mesures incompatibles avec la liste, lui en rappeler immédiatement le contenu.
870. Le contremaître responsable d'un véhicule d'entretien doit veiller à ce qu'il dégage la voie qu'il utilise :
- a) au moins 10 minutes avant l'heure d'arrivée prévue à cet endroit de tout train mentionné dans la liste du mouvement des trains pour cette voie ;
 - b) ou au moins 10 minutes avant l'heure d'expiration indiquée sur la liste du mouvement.
871. Pour déterminer l'heure à laquelle un train mentionné dans la liste du mouvement devrait arriver à un point donné de la voie, le contremaître responsable d'un véhicule d'entretien doit ajouter à l'heure de départ mentionnée pour ce train dans la liste du mouvement, le temps estimatif qu'il prendra pour arriver au point en question, en se basant sur la vitesse maximale que peut atteindre ce type de train.
872. Lorsque, selon la liste du mouvement, un véhicule d'entretien n'a plus qu'un seul train à laisser passer dans une des deux directions, indépendamment du nombre de trains venant dans l'autre direction, le contremaître peut communiquer par radio avec le mécanicien de ce train pour vérifier sa position.

873. Lorsque le CCF ne peut transmettre directement à un employé la liste du mouvement des trains, celle-ci peut lui être retransmise par un autre employé servant d'intermédiaire. Dans ce cas :

- a) cet intermédiaire doit retransmettre la liste exactement comme il l'avait reçue du CCF ;
- b) au moins un employé à qui la liste est communiquée doit la répéter à l'intermédiaire et ce, chaque fois que la liste est retransmise ;
- c) l'intermédiaire doit vérifier et souligner le contenu de la liste à mesure qu'il lui est répété par l'employé recevant la liste ;
- d) après que le contenu de la liste aura été correctement répété, l'intermédiaire en informera l'employé qui le prend par écrit en indiquant l'heure ;
- e) l'employé qui reçoit la liste de l'intermédiaire doit inscrire sur son exemplaire l'heure à laquelle il a reçu cette liste ainsi que le nom de l'employé ayant servi d'intermédiaire.

874. Sous réserve de l'article 875, lorsqu'une liste du mouvement des trains est en vigueur, le CCF ne doit permettre à aucun train :

- a) de circuler sans être mentionné dans cette liste ; ou
- b) de circuler avant l'heure indiquée dans la liste.

875. S'il faut, en cas d'urgence, qu'un train :

- a) soit mis en circulation sans être mentionné dans la liste du mouvement ; ou
- b) circule en avance sur l'heure mentionnée pour ce train dans la liste,

le CCF peut être autorisé par l'autorité compétente à transmettre un BM dans la forme suivante :

Votre train _____

(« n'est pas mentionné dans la liste du mouvement des trains. »)

(« circule en avance sur l'heure mentionnée dans la liste du mouvement des trains. »)

Sifflez fréquemment et avancez à une vitesse qui vous permettra d'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité de n'importe quel type de véhicule d'entretien, jusqu'à

(heure d'expiration de la liste du mouvement)