

Règlements d'exploitation ferroviaire

du Canada

© ACFC

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

Règle 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, les examens prescrits sur le règlement et avoir avec lui, durant son service, un certificat de compétence valide en la matière ;
- viii. demander des éclaircissements à l'autorité compétente en cas de doute sur le sens d'une règle ou d'une instruction ;
- ix. se conduire d'une manière courtoise et disciplinée.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle A

1. Tout employé d'un service associé à la circulation des trains ou des locomotives doit avoir à la portée de la main, quand il est de service, un exemplaire des données régionales en vigueur.
2. Tout employé d'un service associé à la circulation des trains ou des locomotives doit, lorsqu'il se présente au travail, être frais et dispos, et bien connaître les tâches à accomplir ainsi que son territoire d'affectation.
3. Les employés doivent subir les examens médicaux prescrits aux intervalles prévus, et avoir en leur possession, quand ils sont de service, un document attestant qu'ils ont subi ces examens.

4. Les employés qui travaillent aux endroits où il existe des manuels d'exploitation de triage ou de terminal doivent bien connaître ces manuels et se conformer à leurs instructions, et en avoir un exemplaire en vigueur à portée de la main lorsqu'ils sont de service.
5. Il est interdit à tout employé d'un service associé à la circulation des trains ou des locomotives de se livrer à des activités non ferroviaires qui pourraient le distraire dans l'accomplissement de ses tâches.
6. Les documents imprimés qui ne concernent pas la circulation des trains ou des locomotives ou qui ne sont pas utilisés dans l'accomplissement des tâches ne doivent pas être laissés à la vue.

Règle B.

Des instructions spéciales figureront dans les indicateurs en vigueur, les instructions générales d'exploitation, les bulletins d'exploitation et les bulletins d'exploitation quotidiens (BEQ).

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle B

1. Des instructions spéciales peuvent aussi figurer dans les manuels d'exploitation du CN.

Règle C.

Les employés ont l'obligation de :

1. i) faire preuve de vigilance pour éviter tout risque de blessure pour eux-mêmes et pour les autres;
2. 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 ;
3. iii) ne pas se tenir sur le chemin d'une locomotive, d'un wagon ou d'une voiture en attendant d'y monter ;
4. 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 ;
5. 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 ;
6. vi) ne pas se tenir sur l'échelle de bout d'un wagon en déplacement, sauf pour manoeuvrer un frein à main.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle C

1. Les employés qui accompagnent une rame de wagons doivent, lorsqu'ils savent ou présument que le chargement d'un wagon s'est déplacé, se tenir sur un wagon précédant ce wagon dans le sens du mouvement.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

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.

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Remarques préliminaires VII)

1. Lorsque des règles d'exploitation ou des instructions spéciales doivent être observées à la fois par le chef de train et le mécanicien, l'action prescrite peut être accomplie par l'un ou l'autre quand ils sont seuls.

- 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Remarques préliminaires VIII) d)

1. Quand les trains du CN sont détournés sur les voies d'un autre chemin de fer, des pilotes seront fournis, s'il y a lieu, pour guider les équipes du CN dans le territoire étranger. Les mécaniciens du CN sont chargés de la conduite du train, à moins qu'ils n'aient reçu des instructions autres d'un cadre du chemin de fer étranger.

e. « autorité compétente » désigne le contrôleur de la circulation ferroviaire ou le superviseur ferroviaire compétent.

- 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

INSTRUCTION SPÉCIALE -Remarques préliminaire IX)

1. Les abréviations ci-dessous peuvent également être utilisées :

- ar accusé de réception
- aig aiguillage
- c-neige chasse-neige
- E Est
- emb embranchement
- mdses marchandises
- N Nord
- NA non applicable
- O Ouest
- PN passage à niveau
- S Sud
- tr de travaux
- voie évit voie d'évitement

Les CCF peuvent utiliser les abréviations autorisées par le centre de contrôle pour les noms de gare et de subdivision, dans les adresses des documents transmis par ordinateur.

Les CCF ne doivent pas utiliser les abréviations de direction dans la désignation des trains sur un BMT.

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

Service de l'heure et indicateurs

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

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 1 b)

1. Quand les employés se font donner l'heure juste, ils doivent s'assurer qu'ils l'utilisent en tenant compte du fuseau horaire dans lequel ils se trouvent.

2. Les sources horaires approuvées par le chemin de fer peuvent être l'un ou l'autre des signaux ci-dessous :

- le signal officiel de Radio-Canada ;
- le signal horaire de l'Observatoire du Canada ;
- le signal du « U.S.A. Bureau of Standards » ;
- NRC Ottawa - 1-800-363-5409.

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.

Règle 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 :

- 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 ;
- qu'il remettra à l'heure dès qu'elle aura plus de trente secondes d'avance ou de retard ;
- dont il ne cherchera pas à régler le mouvement.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 2

1. Les montres approuvées à titre de montres ferroviaires doivent : être fiables, indiquer les heures, les minutes et les secondes, et afficher des chiffres arabes, c.-à-d. 1, 2, 3, etc.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 4. – Indicateurs et leur emploi

Les nouveaux indicateurs n'entreront en vigueur qu'à 0001, et dès ce moment ils remplaceront les anciens.

Règle 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.

Règle 5. – [abrogée ?]

Règle 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

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 6

1. Lorsqu'un astérisque (*) se trouve à proximité ou dans la colonne « Méthode de contrôle », il indique un enclenchement à cet endroit. Voir les directives particulières à la subdivision concernant les instructions spécifiques pour l'enclenchement.

- 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

Règle 10. – Pétards

- a. En l'absence d'un signal plus restrictif, l'explosion d'un ou de plusieurs pétards commande aux trains ou aux locomotives de circuler à vitesse réduite ou de ralentir immédiatement à cette vitesse, selon le cas. La marche normale ne doit être reprise qu'à une distance de 3 000 verges du point d'explosion des pétards.

- b. Les pétards se placent par paires, un sur chaque rail, en vis-à-vis, de façon qu'ils explosent simultanément.

- c. Les pétards dont l'explosion a été provoquée par une cause autre que le passage d'un train ou d'une locomotive doivent être remplacés immédiatement.

- d. Les pétards ne doivent pas être placés près des installations de gare ni sur les passages à

niveau publics.

Exception : Sur une subdivision où la distance de protection est réduite à la fois par les règles 48 et 99.1, la distance minimale de 3 000 verges prescrite en a) ci-dessus est ramenée à 2 000 verges.

Règle 10.1. – Dispositifs d'avertissement

Les pétards peuvent être remplacés par des dispositifs d'avertissement approuvés ; des instructions spéciales en régleront l'utilisation.

Règle 11. – Torches

Torche = feu de bengale

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 99.1, la distance minimale de 3 000 verges prescrite en a) ci-dessus est ramenée à 2 000 verges.

2000 verges = 1828m

3000 verges = 2743m

Règle 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.

La lanterne utilisée pour les signaux de manoeuvre ne possède qu'un feu de couleur blanche. Les lanternes de couleur ne servent qu'à baliser les chantiers, les portions de voies impassables ou à identifier du matériel roulant sur lequel des ouvriers travaillent et qu'il ne faut pas déplacer.

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.

Reculer = refouler



- 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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 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.

b. Il est interdit de se servir de la cloche de la locomotive sans motif valable.

Règle 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.

Règle 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.

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

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.

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 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.

h. - o o o Le signaleur doit protéger l'arrière du train conformément à la règle 99.

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.

1/4 mille = 400 mètres

iii. (#) À intervalles fréquents quand la visibilité est réduite par le mauvais temps, par les courbes ou d'autres facteurs.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 14 (l)

1. Aux endroits spécifiés, le signal par sifflet de locomotive ne doit être donné aux passages à niveau publics que s'il s'agit d'éviter un accident.

n. - - - - Rappel, dans les conditions prévues par la règle 99, du signaleur parti assurer la protection à l'ouest ou au sud.

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

o. — — — — Rappel, dans les conditions prévues par la règle 99, du signaleur parti assurer la protection à l'est ou au nord. Nota : En voie multiple ou à une jonction, le signal 14 n) ou o) pourrait être entendu par le signaleur d'un autre train. L'ordre de rappel doit donc être donné au signaleur par radio ou par contact personnel.

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.

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.

- a. o Arrêter immédiatement.
- b. o – o Avancer.
- c. – o – Reculer.

Règle 17. – Phare avant

a. Tout train doit présenter à l'avant un phare toujours allumé à sa pleine intensité, sauf dans les cas prévus en b), c) ou d).

b. Le phare doit être éteint quand le train s'est arrêté après avoir libéré la voie principale, ou quand il est à l'arrêt sur une voie de triage.

- c. Sur les locomotives où c'est possible, le phare sera mis en veilleuse :
- i. à l'approche d'un autre train ou d'une autre locomotive ;
 - ii. à l'approche d'une gare où le train doit s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs.
- d. La nuit, le phare avant devrait être mis en veilleuse pour ne pas gêner les conducteurs des véhicules venant en sens inverse sur les routes adjacentes.

Exception : À l'approche d'un passage à niveau public, le phare doit éclairer à sa pleine intensité et ce, jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé.

Règle 17.1. – Panne du phare avant

- a. Si le phare tombe en panne et qu'il ne peut être réparé, il faut en informer le CCF le plus tôt possible. Dans ce cas, le train peut poursuivre sa marche en utilisant, si la locomotive en est munie, les phares de fossé ou le phare oscillant en position fixe.
- b. Si la locomotive ne possède ni phares de fossé ni phare oscillant, le train peut poursuivre sa marche jusqu'au premier point où les réparations peuvent être faites, en utilisant les moyens d'éclairage disponibles. Toutefois, il ne doit pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure à l'entrée des passages à niveau publics non protégés par un gardien, des barrières ou une signalisation automatique, et tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

Règle 17.2. – Phares de fossé ou phare oscillant

- a. Les phares de fossé ou le phare oscillant d'un train doivent être constamment allumés à l'avant si la locomotive en est équipée et s'ils sont en état de fonctionnement ; cependant :
- i. il faut les éteindre quand le phare avant doit lui-même être mis en veilleuse ou éteint ;
 - ii. il faudrait éteindre les phares de fossé la nuit pour ne pas gêner les conducteurs des véhicules routiers venant en sens inverse, sauf à l'approche des passages à niveau publics et tant que ces passages à niveau ne sont pas entièrement occupés.
- b. Lorsque des phares de fossé ou un phare oscillant tiennent lieu de phare avant, il faut les éteindre dans les circonstances où ce dernier devrait être éteint.
- c. Les phares de fossé doivent être éteints durant les manoeuvres, sauf lorsqu'ils tiennent lieu de phare avant.

Phares de fossé désignent les deux phares situés de chaque côté de l'attelage de la locomotive ou de la voiture-pilote.

Phare oscillant désigne un phare dont le faisceau décrit un cône.

Règle 17.3. – Phares de la locomotive

a. Le phare doit être allumé à l'avant et, s'il y en a un, à l'arrière :

- i. d'une locomotive séparée de son train ;
- ii. d'une locomotive en service de triage ou de transfert.

Si la locomotive n'est pas munie d'un phare à l'arrière, elle doit utiliser son phare à l'avant et un feu de marche arrière à l'autre extrémité. Le phare ou le feu de marche arrière à l'extrémité attelée aux wagons ou aux voitures peut être mis en veilleuse ou éteint, sous réserve des dispositions des règles 17 et 17.1.

b. Les trains ou les locomotives dans l'impossibilité de présenter un phare dans le sens de la marche ne doivent pas dépasser vingt-cinq milles à l'heure à l'entrée des passages à niveau publics non protégés par un gardien, des barrières ou une signalisation automatique, et tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

Règle 19. – Signaux de queue

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

Règle 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 réfléchissante peut remplacer le drapeau ou le feu rouge.

Règle 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'ouvriers 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.

Règle 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.

Règle 27. – Signal imparfaitement donné

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. Cependant, quand le signal présente une indication de jour qui ne prête à aucune erreur, cette indication doit être observée. Un signal imparfaitement donné doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente le plus tôt possible.

Nota : Les membres d'une équipe doivent considérer comme imparfaitement donné tout signal qu'ils savent ou présumement endommagé.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 27

1. Seuls les employés autorisés peuvent réparer les signaux et remettre en place ceux qui ont été renversés. On doit aviser le CCF lorsqu'une guérite de signalisation est trouvée endommagée.
2. Lorsqu'un signal de canton ou d'enclenchement donne une indication qui n'est pas dans la progression normale par rapport au signal avancé auquel il est relié, il faut en informer sans tarder le CCF ou le préposé aux signaux qui, à son tour, signalera immédiatement la chose au superviseur Signalisation.

Exemple : Le signal avancé est un signal de vitesse normale et le signal suivant est un signal de marche à vue.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 34 b)

1. Les membres de l'équipe qui sont à portée de voix les uns des autres doivent se communiquer le nom de chacun des signaux suivants :

- les signaux de canton et d'enclenchement ;
- les signaux des règles 42 et 43 ;
- un mille avant les zones de marche prudente, les traversées de voie et les ponts mobiles ;
- les panneaux indicateurs d'arrêt ;
- les panneaux indicateurs de zone de marche prudente ;
- les panneaux indicateurs début ROV ;
- les signaux d'arrêt présentés par un signaleur.

1 mille = 1600m

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.

Règle 35. – Signalement des situations d'urgence

En cas 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, pétards, torches, ou par radio ou tout autre moyen, faire l'impossible pour arrêter les trains et les locomotives dans les deux sens.

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 40, 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.

Règle 40. – Protection de base

50 verges = 45,7 m

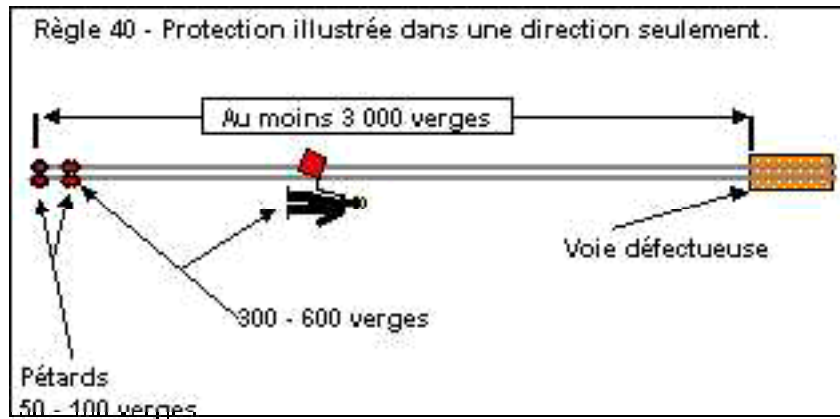
100 verges = 91,4 m

300 verges = 274,2 m

600 verges = 548 m

a. Sauf si la protection est assurée par un POV, avant d'entreprendre tout travail qui peut rendre

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada



une voie principale impraticable ou dangereuse pour la circulation des trains ou des locomotives à vitesse normale, ou si l'on constate que d'autres facteurs rendent la voie principale dangereuse, le personnel de la voie ou d'autres employés doivent assurer la protection contre les trains ou les locomotives de la façon suivante :

i. dans chaque direction, un signaleur doit se rendre à au moins 3 000

verges de l'obstacle ou du lieu des travaux et placer à cet endroit des pétards qui produiront deux détonations à un intervalle de 50 à 100 verges. Ensuite, le signaleur reviendra sur une distance de 300 à 600 verges, jusqu'à un endroit d'où il pourra être vu distinctement par un train ou une locomotive qui approche ;

ii. lorsque la situation l'exige, le signaleur doit aller au-delà de la distance nécessaire, jusqu'à un endroit d'où une protection suffisante pourra être assurée, et y placer des pétards qui produiront deux autres détonations à un intervalle de 50 à 100 verges. Ensuite, il reviendra sur une distance de 300 à 600 verges jusqu'à un endroit d'où il pourra être vu distinctement par un train ou une locomotive qui approche ;

iii. 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 tant qu'il n'en a pas reçu accusé de réception par le signal prescrit à la règle 14 b) ;

iv. le signaleur qui voit ou entend s'approcher un train ou une locomotive avant même d'avoir posé les pétards à la distance minimale prescrite, doit immédiatement placer des pétards de manière qu'ils produisent une seule détonation, puis, tout en présentant un signal d'arrêt, il se portera rapidement à la rencontre du train ou de la locomotive ;

v. le signaleur doit rester à son poste jusqu'à ce qu'il soit rappelé ou remplacé.

b. Chaque signaleur doit avoir avec lui :

i. le jour : un drapeau rouge sur support, au moins huit pétards et huit torches à flamme rouge ;

ii. la nuit et quand le mauvais temps ou d'autres circonstances réduisent la visibilité des signaux de jour : un feu blanc, au moins huit pétards et huit torches à flamme rouge.

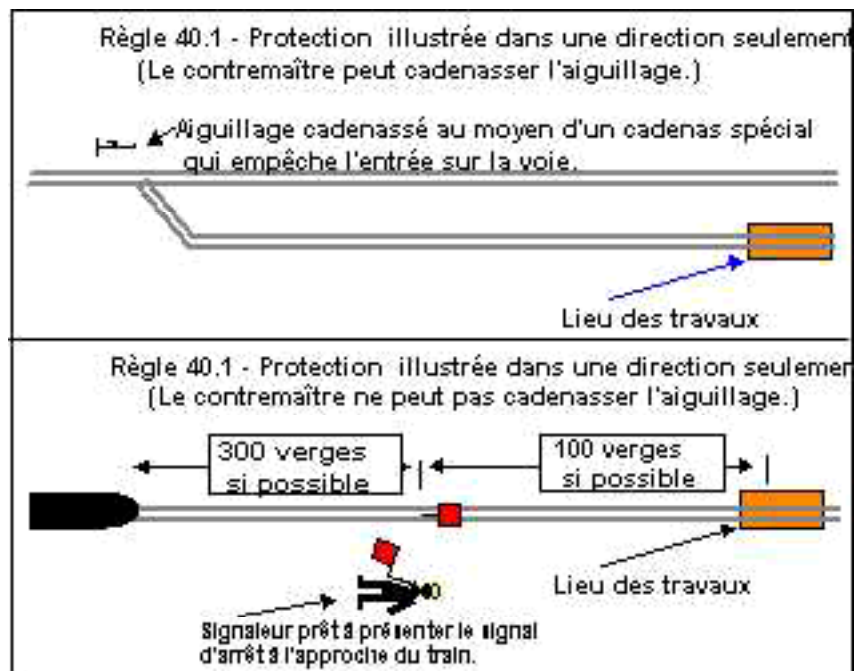
c. L'équipe d'un train ou d'une locomotive arrêtés par un signaleur doit recevoir l'instruction suivante : « Approchez-vous (situation de l'obstacle ou du lieu des travaux) prêts à vous arrêter et n'allez pas au-delà avant d'avoir reçu des instructions du contremaître _____ . »

Le train ou la locomotive ne doivent pas franchir le point en question avant d'y avoir été autorisés

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

par le contremaître nommé. Les instructions doivent être communiquées par le contremaître lui-même ou, dans le cas où elles sont transmises par écrit, elles doivent être signées de sa main.

Règle 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. À l'approche d'un train ou d'une locomotive dans l'une ou l'autre direction sur la voie touchée, le contremaître verra à faire présenter le signal d'arrêt prévu à la règle 40, alinéa a) iii).

d. Il ne faut pas placer sur la voie protégée du matériel roulant qui réduira la visibilité des signaux rouges.

Règle 40.2 – Travaux en voie dans une zone de marche prudente

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 40.2

Cette règle ne s'applique pas sur le réseau CN.

À l'intérieur d'une zone de marche prudente précisée dans des instructions spéciales, la règle 40 peut être modifiée comme suit :

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.

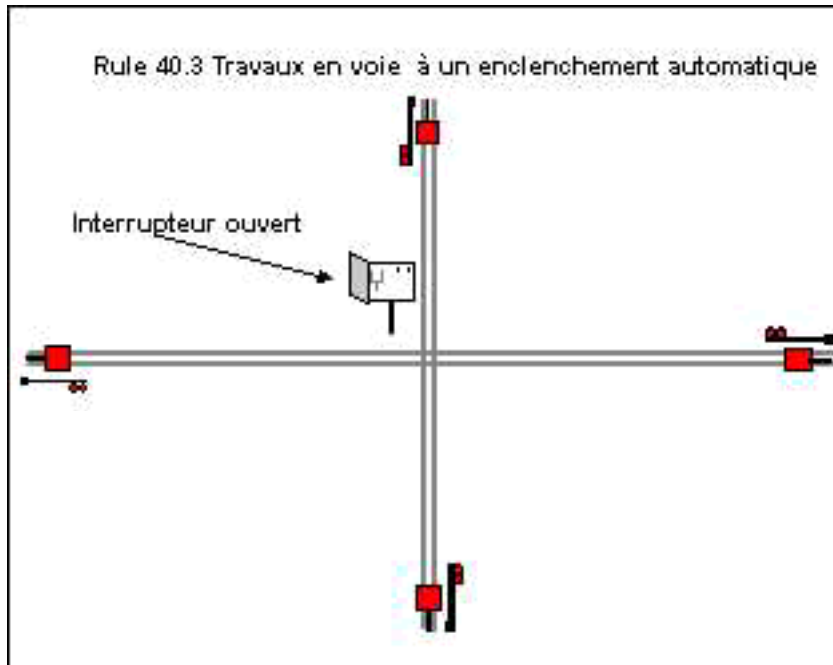
b. Un train ou une locomotive approchant d'un signal rouge prescrit en i) ou d'un aiguillage cadénassé par un cadenas spécial conformément à iii), doivent s'arrêter et suivre les instructions du contremaître responsable. Le signal rouge ne peut être enlevé que par un employé appartenant à la même catégorie 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.

Règle 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.

Switch = interrupteur, dans le cas d'un circuit électrique. Ne pas confondre avec un aiguillage, car switch signifie également aiguillage.

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.

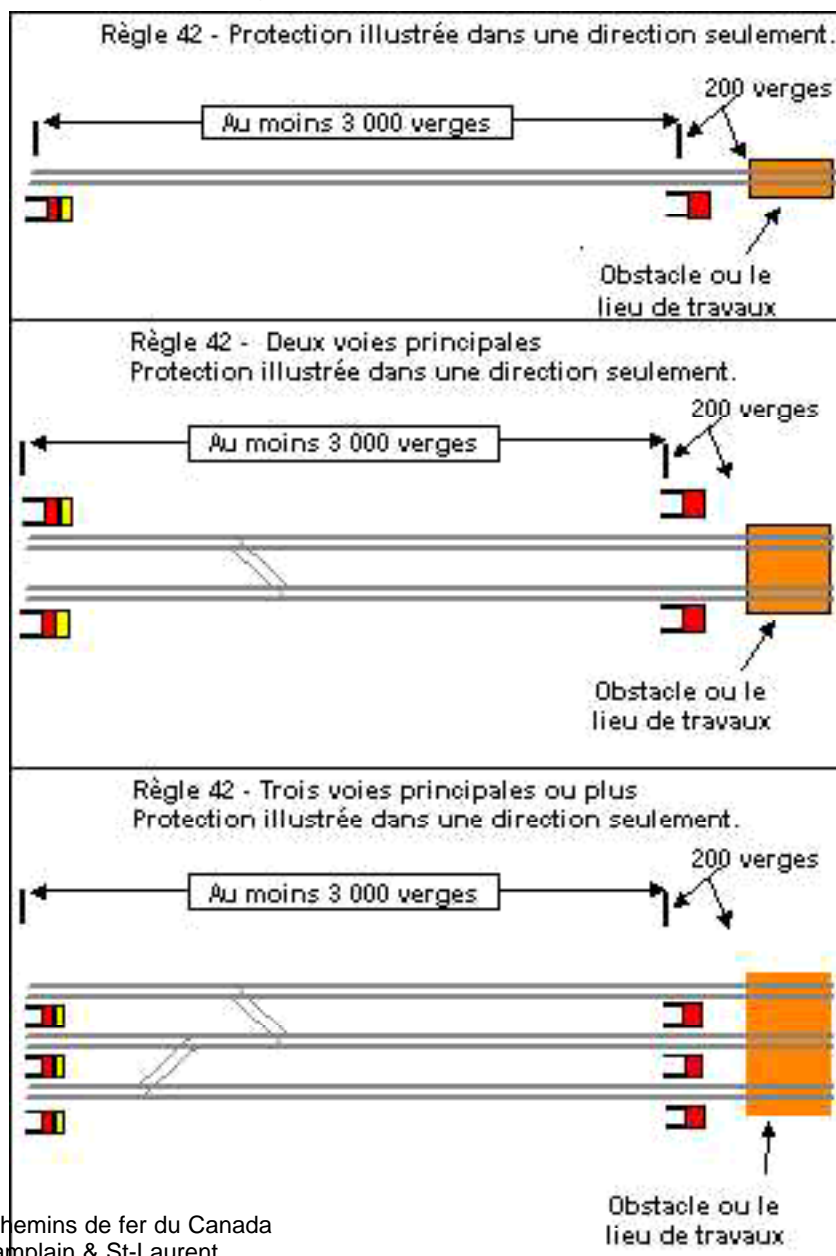
vii. Les CCF des deux chemins de fer doivent être informés de la fin des travaux en voie.

Règle 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. La règle 40 peut être modifiée ainsi :

- 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 42



1. Lorsque le BM s'applique à plus d'une voie, par ex. en voie multiple, ou lorsque des voies d'évitement ou autres, désignées comme voies signalisées, sont visées par la règle 42, le contremaître et le CCF doivent s'entendre clairement, par écrit, sur les itinéraires que les trains doivent utiliser. Les instructions que le contremaître donne au train ou à la locomotive doivent être identiques à l'entente qu'il a prise avec le CCF.

Exemple : Entente avec le CCF : « Vous pouvez faire circuler les trains dans ma zone sur les voies 3 ou 4. » L'autorisation accordée au train doit alors inclure les deux itinéraires convenus avec le CCF, comme suit : « Vous pouvez traverser ma zone sur les voies 3 ou 4. »

Si le contremaître doit faire passer le train sur une voie en particulier alors qu'il s'était entendu sur plus d'un itinéraire avec le CCF, il doit prendre de nouvelles dispositions avec celui-ci avant de donner l'autorisation au train.

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.

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

a. Lorsque la déféctuosité 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. La règle 40 peut alors être modifiée ainsi :

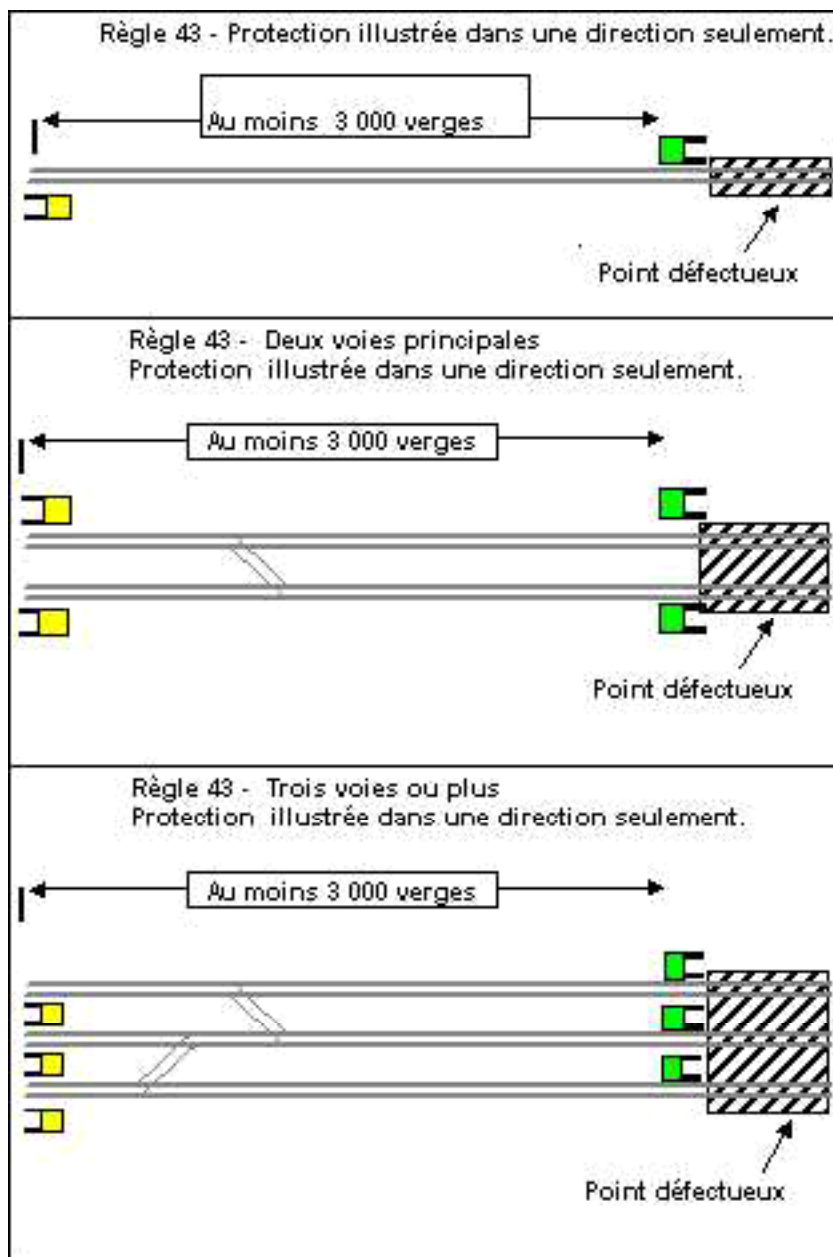
i. dans chaque direction, placer un drapeau jaune à 3 000 verges au moins de la déféctuosité, du côté droit de la voie du point de vue d'un train ou d'une locomotive qui approche ;

ii. dans chaque direction, placer un drapeau vert immédiatement au-delà de la déféctuosité, 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 _____ . »



INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 43

1. Un BM de modèle V peut être transmis pour des conditions autres que les conditions en voie prévues par la règle 43, et qui influent sur la sécurité de la marche des trains ou des locomotives, telles que :

- i. une chaleur ou un froid extrême à des moments précis de la journée qui pourrait causer des problèmes, par ex. un flambage de la voie ;
- ii. des limitations temporaires de vitesse aux passages à niveau publics imposées en raison de situations particulières, telles la modification des circuits protégeant les dispositifs de signalisation automatique ou la protection de lignes de visibilité réduites.

Lorsqu'un BM de modèle V est émis dans de telles circonstances, il n'est pas nécessaire de mettre en place les signaux prescrits par la présente règle.

Règle 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. Le train ou la locomotive qui rencontre un des signaux de la règle 42 en dehors des heures indiquées dans le modèle Y, ou qui n'a pas en sa possession un modèle Y exigeant la mise en place d'un tel signal, doit s'arrêter sur-le-champ et un membre de son équipe doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF pour recevoir ses instructions.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 44 b)

i. Lorsque le système BMT/BEQ et le superviseur Ingénierie pour le territoire indiquent que la règle 42 n'est pas en vigueur ou sur le point d'entrer en vigueur dans les limites définies par le signal, le CCF peut autoriser le train à avancer. Le superviseur Ingénierie s'occupera de faire enlever ce signal.

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. Le train ou la locomotive qui rencontre un des signaux de la règle 43, et qui n'a pas en sa possession un BM exigeant la mise en place d'un tel signal, doit s'arrêter sur-le-champ et un membre de son équipe doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF pour recevoir ses instructions.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 44 e)

i. Lorsque le système BMT/BEQ et le superviseur Ingénierie pour le territoire indiquent que la règle 43 n'est pas en vigueur ou sur le point d'entrer en vigueur dans les limites définies par le signal, le CCF peut autoriser le train à avancer. Le superviseur Ingénierie s'occupera de faire enlever ce signal.

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 44 g)

i. Lorsque les signaux n'ont pas été mis en place, les limites de la défektivité en voie seront

exprimées en points milliaires entiers ou identifiées par tout autre point repérable.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 48. – Réduction de la distance de protection

Pour l'application des règles 40 à 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. Pour l'application du paragraphe c) de la règle 43, la distance de 3 000 verges est ramenée à 2 000 verges.

Règle 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 sans protection par signaleur.

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. De plus, l'autorisation commence ou se termine :

- i. à l'aiguillage désigné, s'il n'y a pas de voie d'évitement ;
- ii. au panneau indicateur de gare, s'il n'y a ni voie d'évitement ni aiguillage désigné.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 49

1. En CCC, la règle 49 s'applique sur toutes les voies d'évitement non signalisées. Un contremaître doit obtenir un POV pour protéger des travaux en voie et peut aussi en obtenir un pour protéger des véhicules d'entretien.

Règle 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.

Règle 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.

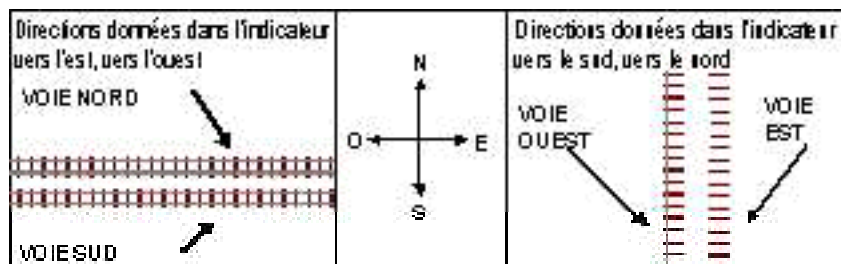
Règle 49.3. – Identité ou chevauchement des zones d'application de POV

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

Règle 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 numéroter. 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.

Règle 80. – Autorisation relative à la voie principale

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

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 81 a)

1. En CCC, les trains et locomotives peuvent circuler en dehors d'une zone de manoeuvre sans feuille de libération.

b. Le chef de train et le mécanicien doivent chacun s'assurer que l'autre est en possession de la

feuille de libération, avant de s'y conformer.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 83 (c)

1. Le bulletin d'exploitation mensuel ne sera pas inséré dans un recueil spécial. Les employés qui, dans leur travail, ont à tenir compte de l'indicateur, doivent avoir un exemplaire du bulletin d'exploitation mensuel à la portée de la main quand ils sont de service.

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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 83.1 BEQ

- i. Tous les membres des équipes de train et de locomotive doivent vérifier la date et s'assurer que le nombre de pages et le nombre d'articles du BEQ correspondent à ceux qui sont mentionnés sur la dernière page de celui-ci. Lorsque cette comparaison a été effectuée, chaque membre de l'équipe doit apposer ses initiales sur chaque page d'un exemplaire du BEQ et signer la dernière.
- ii. Le BEQ s'applique à toutes les voies où les règles de la voie principale sont applicables à l'intérieur des limites désignées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, ainsi qu'aux autres voies désignées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales.
- iii. Un train ou une locomotive ne doivent pas occuper une voie à l'intérieur de la zone d'application d'un BEQ, sauf s'ils sont en possession du BEQ en vigueur.
- iv. À moins d'indication contraire, les équipes de train doivent conserver le BEQ quand elles quittent le service en cours de route ou lorsqu'elles sont affectées à un service de navette.
- v. Un train ou une locomotive peuvent circuler à l'intérieur des zones d'application d'un BEQ sans être en possession du BEQ en vigueur, à condition d'avoir en leur possession un BMT en vigueur pour les limites dans lesquelles ils circuleront.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 83.1 BMT

1. Le BMT s'applique à toutes les voies où les règles de la voie principale sont applicables à l'in-

térieur des limites désignées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, ainsi qu'aux autres voies désignées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales.

2. Un train ou une locomotive ne peuvent occuper une voie pour laquelle un BMT est exigé à moins d'être en possession d'un BMT qui leur est adressé.
3. Les trains et les locomotives qui doivent circuler en dehors des zones d'application d'un BEQ feront leur trajet entier en vertu du BMT qui leur est adressé. Ils ne doivent pas circuler en vertu d'un BEQ à moins d'y avoir été autorisés par le CCF.
4. Le BMT sera adressé conformément aux dispositions de la règle 137. Il peut aussi être adressé à un contremaître à titre informatif et en conformité avec les dispositions de l'alinéa c) de la règle 819 du Règlement pour la protection des véhicules d'entretien et des travaux en voie.
5. Tous les membres des équipes de train et de locomotive doivent vérifier que le BMT est bien daté et qu'il comporte le nombre de pages et le nombre d'articles mentionnés sur sa dernière page. Pour indiquer que la vérification a été faite, chaque membre de l'équipe doit signer la dernière page et apposer ses initiales sur chacune des autres pages d'un exemplaire du BMT adressé à leur train ou locomotive.
6. Lorsque le BMT transmis par télécopieur n'est pas celui qui est destiné au train ou à la locomotive, le CCF doit en être informé, le BMT doit être annulé et tous ses exemplaires doivent être immédiatement détruits.
7. Lorsqu'il est impossible d'obtenir un BMT par télécopieur, un membre de l'équipe doit communiquer avec le CCF pour recevoir ses instructions. Ces instructions peuvent inclure l'autorisation d'utiliser le BMT de secours qui pourrait résider dans la mémoire du télécopieur ou de prendre par écrit un BMT transmis verbalement par le CCF. Le BMT de secours ne peut être utilisé que sur autorisation du CCF.
8. Lorsqu'un BMT spécifie la direction d'un train (5263 est, par exemple), le CCF doit transmettre un changement de désignation pour ce BMT avant que le mouvement de train ne change de direction, sauf quand l'inversion de mouvement est faite dans le but d'effectuer des manoeuvres ou de parcourir de courtes distances.
9. À moins d'instruction contraire, les équipes doivent conserver le BMT pour usage ultérieur, quand elles quittent le service en route ou qu'elles sont affectées à un service de navette.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 85.1

1. Si une erreur est détectée après que le rapport de la situation a été fait au CCF, il faut arrêter immédiatement le train, la locomotive ou le véhicule d'entretien et assurer la protection prévue par la règle 99 ou, dans le cas d'un contremaître, celle prévue par la règle 40, à moins d'en être dispensé par le CCF. Un APPEL D'URGENCE doit être transmis sur le canal d'attente désigné pour le service de ligne et de manoeuvre, puis être répété sur le canal d'attente désigné du CCF.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 90

1. Dans les trains de voyageurs VIA, GO et STM, la communication peut être engagée par un membre de l'équipe. Cette directive ne dispense pas de l'observation de la règle 90 b).

Dans les trains autres que les trains susmentionnés, la communication doit être engagée par un membre de l'équipe se trouvant ailleurs que dans la locomotive.

2. Sur tous les trains et toutes les locomotives qui circulent en ROV, sauf dans les subdivisions ou parties de subdivision désignées dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales, un membre de l'équipe doit émettre un message radio sur le canal d'attente désigné (liaison tête-queue), un à trois milles avant de parvenir à l'un des endroits suivants :

- i. La prochaine gare et/ou zone de marche prudente, p. ex. « Baker un mille » et
- ii. Un pont mobile enclenché ou non enclenché ; une traversée de voie enclenchée ou non enclenchée, p. ex. « pont mobile mille 6 un mille » .

NOTA:

- a. En voie multiple, il faut préciser, dans le message émis, la voie sur laquelle le train ou la locomotive circule, p. ex. « Baker un mille sur la voie nord » .
- b. Si la feuille de libération impose une restriction(s), il faut préciser dans chaque message émis le point visé par cette restriction, p. ex. « Baker un mille restriction au mille 6 » .
- c. Si la feuille de libération n'impose pas une restriction, cette information sera précisé dans chaque message émis, p. ex. « Baker un mille aucune restriction » .
- d. Si la feuille de libération de circuler n'inclut pas la fin des limites ROV de la subdivision, il faut émettre le point visé sur la feuille de libération dans chaque message, p. ex. « Baker un mille, fin des limites de circulation Charlie » .

3. Sur les trains voyageurs, les trains sans fourgon de queue ou les locomotives qui circulent en CCC à voie simple ou dans les subdivisions ou parties de subdivision désignées dans l'indicateur ou

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

dans des instructions spéciales, un membre de l'équipe dans la locomotive doit émettre, sur le canal d'attente désigné (liaison tête-queue), un message radio précisant l'indication donnée par l'un ou l'autre des signaux ci-dessous ainsi que leur emplacement :

- i. tout signal avancé de traversée de voie enclenchée ou de pont mobile enclenché ;
- ii. tout signal avancé de point contrôlé ;
- iii. tout signal avancé d'entrée en CCC ou, s'il n'y a pas de signal avancé, l'indication donnée par le premier signal de canton contrôlé, ex « vitesse normale Baker est » .

4. Sur tous les trains et toutes les locomotives qui circulent en ROV à voie multiple, avant l'entrée sur la voie principale, un membre de l'équipe doit émettre un message radio précisant la voie sur laquelle le train ou la locomotive va s'engager. Avant d'émettre le message, le membre de l'équipe doit vérifier sur la feuille de libération si le train ou la locomotive a reçu l'autorisation de circuler sur cette voie.

Règle 92. – Chasse-neige interdit

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

Règle 93. – Zone de triage

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 93

1. Cette règle ne s'applique pas sur le réseau CN.

(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 réfléchis. 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.

Règle 93.1. – Restriction supplémentaire en zone de triage

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 93.1

1. Cette règle ne s'applique pas sur le réseau CN.

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.

Règle 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 rélectorisés. Un panneau indicateur avancé sera placé à au moins un mille avant chaque panneau indicateur de zone de marche prudente.

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

Règle 94.1. – Restriction supplémentaire 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.

Règle 97. – Circulation en zone enclenchée

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

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 98

1. Lorsque des ponts mobiles enclenchés sont utilisés en service saisonnier, les avis de mise en service ou hors service, ainsi que les instructions d'exploitation de ces ponts seront donnés sous la forme d'une instruction spéciale au moins soixante-douze heures avant l'entrée en vigueur de tout changement.

Règle 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.

Règle 99. – Protection par signaleur

a. Lorsqu'un train en mouvement risque d'être rattrapé par un autre train, il faut laisser tomber des torches allumées à des intervalles ne dépassant pas la moitié de leur temps de combustion, et prendre toutes autres mesures nécessaires pour assurer une pleine protection.

b. Lorsqu'un train arrêté risque d'être rattrapé par un autre train et qu'il est impossible de savoir s'il peut repartir dans les plus brefs délais :

i. le mécanicien doit donner le signal prescrit pour envoyer le signaleur assurer la protection arrière;

ii. le signaleur doit s'éloigner d'au moins 3 000 verges de l'arrière du train et, à cet endroit, placer à un intervalle de 50 à 100 verges des pétards qui produiront deux détonations. Ensuite, le signaleur reviendra vers le train protégé, jusqu'à mi-chemin, et se postera à un endroit d'où il sera vu distinctement par un train qui approche ;

iii. lorsque la situation l'exige, le signaleur doit se rendre au-delà de la distance prescrite, jusqu'à un endroit d'où une pleine protection pourra être assurée, et y placer, à un intervalle de 50 à 100 verges, des pétards qui produiront deux autres détonations. Ensuite, il reviendra vers le train protégé, jusqu'à mi-chemin, et se postera à un endroit d'où il sera vu distinctement par un train qui approche ;

iv. lorsqu'il voit un train approcher, le signaleur doit lui 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 tant qu'il n'en a pas reçu accusé de réception par le signal prescrit à la règle 14 b) ;

v. le signaleur qui voit ou entend s'approcher un train, avant même d'avoir posé les pétards à la distance minimale prescrite, doit placer immédiatement des pétards de manière qu'ils produisent une seule détonation. Puis, tout en présentant un signal d'arrêt, il se portera rapidement à la rencontre du train ;

vi. le signaleur ne doit pas revenir avant d'avoir assuré la protection prescrite aux alinéas ii) et iii), sauf si l'équipe a reçu du CCF une dispense de la protection par signaleur ;

vii. le signaleur doit rester à son poste jusqu'à ce qu'il soit rappelé ou remplacé ;

viii. si le signaleur est rappelé avant l'arrivée d'un train suiveur, il doit laisser sur place une torche allumée à flamme rouge et faire de même sur le chemin du retour aux intervalles nécessaires pour qu'une torche soit toujours allumée ;

ix. il faut laisser une torche allumée à flamme rouge au point d'où le train se remet en marche.

c. En BA et en CCC, lorsque l'arrière du train est protégé par au moins deux signaux de canton ou par un signal de canton qui peut donner l'indication ARRÊT ABSOLU, la protection contre les trains suiveurs n'est pas obligatoire.

d. Lorsqu'il est nécessaire de protéger l'avant du train, la protection doit être assurée de la manière prescrite aux alinéas b) ii), iii), iv), v), vi) et vii).

e. En BA et en CCC, lorsque l'avant du train est protégé par au moins deux signaux de canton ou par un signal de canton qui peut donner l'indication ARRÊT ABSOLU, la protection contre les trains de sens contraire n'est pas obligatoire, sauf dans l'application de la règle 517 ou 572.

f. Chaque membre de l'équipe est responsable de l'observation de la présente règle.

g. Les pétards placés conformément à la présente règle doivent être laissés en place.

Règle 99.1. – Réduction de la distance de protection par signaleur

Sur une subdivision désignée à l'indicateur ou dans des instructions spéciales, dans l'application de la règle 99, la distance minimale de 3 000 verges est réduite à 2 000 verges.

Règle 99.2. – équipement du signaleur

Le signaleur doit avoir avec lui :

i. le jour, un drapeau rouge sur support, au moins huit pétards et huit torches à flamme rouge ;

ii. la nuit ou lorsque le mauvais temps et d'autres circonstances réduisent la visibilité des signaux de jour, un feu blanc, au moins huit pétards et huit torches à flamme rouge.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 99.2

1. Si, à l'inspection des trousse de signalisation dans les locomotives, celles-ci sont dotées d'un scellé, il n'est pas nécessaire de les ouvrir pour en inspecter le contenu. Le scellé intact assure la présence du matériel adéquat dans la trousse et le respect des exigences de cette règle.

Règle 99.3. – Protection radio entre trains qui se suivent

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 99.3

1. Cette règle ne s'applique pas sur le réseau CN.

(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 prescrite à la règle 99 n'est pas obligatoire.

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, qui doit être par écrit :

« 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 une des gares suivantes avant que le train suivi n'ait signalé son propre départ d'une autre gare. Ces renseignements peuvent être obtenus du CCF.

d. Le train suiveur ne doit pas dépasser le train suivi.

e. En cas d'arrêt entre deux gares du train suivi, les deux équipes peuvent prendre entente pour permettre au train suiveur de se rapprocher. Cette entente doit être prise par écrit. Lorsque le train suivi reprend sa marche, le train suiveur observe de nouveau les dispositions du paragraphe c).

Règle 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.

Règle 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 la position 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.

sé sans surveillance.

Règle 102. – Protection en cas d'arrêt d'urgence

a. À moins d'être dispensée de l'obligation d'assurer la protection par signaleur, 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, doit protéger les voies adjacentes sur lesquelles la règle 105 ne s'applique pas, ainsi que les voies d'autres chemins de fer qui pourraient se trouver obstruées.

Les membres de l'équipe doivent, le plus tôt possible :

i. envoyer un message radio sur le canal d'attente, dans les termes suivants :

« URGENCE, URGENCE, URGENCE,

_____ (train ou locomotive) sur la voie _____ (désignée), arrêté(e) (ou s'arrête) en urgence entre le mille _____ et le mille _____ de la subdivision _____ ; »

ii. assurer dans chaque direction la protection prescrite par la règle 99 jusqu'à ce 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, sauf si l'on a obtenu du CCF une dispense de la protection par signaleur ;

iii. communiquer au CCF le numéro 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, et demander une dispense de la protection par signaleur sur ces voies.

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 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, le plus tôt possible :

i. communiquer la position du train ou de la locomotive arrêtés en urgence à ceux 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. accorder à l'équipe du train ou de la locomotive arrêtés en urgence une dispense écrite de protection par signaleur.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 102

1. Lorsqu'il est impossible d'obtenir du CCF la dispense de protection par signaleur et que le chef de train et le mécanicien sont seuls à bord du train ou de la locomotive, une fois le train immobilisé, le chef du train doit se munir d'un exemplaire de la feuille de train ou de la fiche WORPT, ouvrir le robinet d'arrêt à l'extrémité avant de la locomotive et protéger l'arrière du mouvement ; le mécanicien doit laisser le robinet de frein en position de serrage d'urgence, retirer le levier de l'inverseur de marche, se munir d'un exemplaire de la feuille de train ou de la fiche WORPT et protéger l'avant du train.

Le membre de l'équipe qui dispose d'un poste radio portatif doit continuer d'envoyer les messages radio d'urgence prescrits pendant qu'il se rend assurer la protection prescrite.

Règle 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.

100 pieds = 30m

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE- Règle 103

1. Un membre de l'équipe ne doit pas donner aux véhicules routiers le signal de franchir un passage à niveau.

Règle 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 :

300 pieds = 91m

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.

300 pieds = 91m

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.

300 pieds = 91m

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 103.1

1. Lorsqu'un mouvement est autorisé à franchir un signal de canton ou d'enclenchement donnant l'indication ARRÊT ABSOLU, il ne doit pas obstruer le premier passage à niveau situé dans le canton commandé par ce signal tant que le dispositif de signalisation n'a pas fonctionné pendant au moins vingt secondes, et il ne doit pas de toute façon dépasser dix milles à l'heure dans les 300 pieds qui précèdent le passage à niveau tant que la locomotive ou le véhicule de tête n'occupe pas le passage.

300 pieds = 91m

2. Dispositifs de signalisation automatiques - Un train ou une locomotive qui s'arrête, effectue des manoeuvres ou s'engage sur une voie, à proximité d'un passage à niveau muni de dispositifs de signalisation automatiques ne doit pas obstruer le passage à niveau tant que les dispositifs de signalisation automatique n'ont pas fonctionné pendant au moins vingt secondes.

3. Boutons-poussoirs - Les boîtes qui renferment des boutons-poussoirs doivent être fermées et cadenassées quand elles ne sont pas utilisées.

4. Dispositifs de signalisation défectueux - Dans tous les cas où un dispositif de signalisation fonctionne mal ou est en panne, un ou des signaleurs doivent être placés le plus rapidement possible au passage à niveau, de manière à assurer la protection des usagers. Les employés qui constatent qu'un dispositif de signalisation fonctionne mal doivent immédiatement assurer la protection au passage à niveau et prévenir le plus tôt possible le CCF ou le chef de triage, selon le cas.

5. Interrupteurs d'essai – Seul le personnel de l'entretien de la voie ou de la signalisation peut utiliser les interrupteurs d'essai. Il est donc strictement interdit aux équipes de train ou de locomotive de manipuler un tel interrupteur pour actionner ou arrêter un dispositif de signalisation.

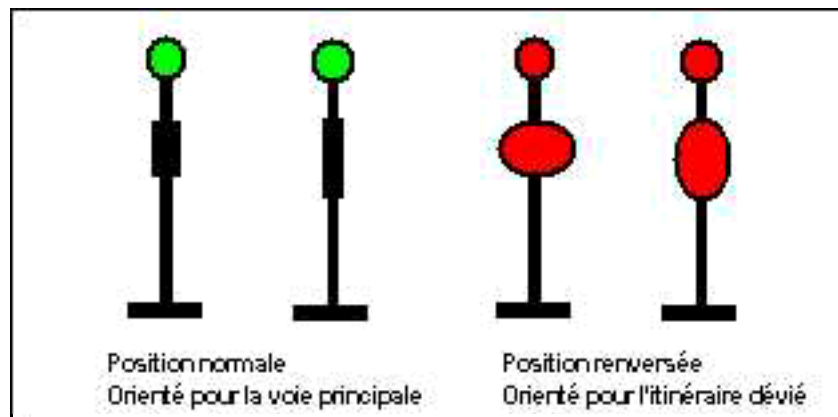
6. Rails rouillés – En raison de la présence éventuelle de rouille sur les rails, les passages à niveau publics auxquels s'applique la présente instruction doivent être protégés par un membre de l'équipe pendant qu'un mouvement les franchit, à moins que l'on ait déterminé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins vingt secondes et que les barrières, s'il y a lieu, sont descendues en position horizontale.

Règle 104. – Aiguillages à manoeuvre manuelle

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104

1. Les employés qui n'ont pas passé l'examen de qualification prévu par le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada et qui ne détiennent pas un certificat de compétence en matière de règlement ne sont pas autorisés à manoeuvrer les aiguillages de voie principale.

a. Sauf dans les cas prévus au paragraphe b), les aiguillages de voie principale doivent être orientés pour la voie principale et cadenassés lorsqu'ils ne sont pas en usage. Un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle doit présenter une cible réfléchissante, ou un feu et une cible, pour 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. Lorsqu'un BM, une feuille de libération ou des instructions spéciales en donnent l'autorisation et que la protection a été assurée contre tous les trains ou les locomotives concernés, un aiguillage de voie principale peut être laissé et cadenassé dans sa position renversée. En l'absence d'une telle autorisation, il ne faut pas laisser l'aiguillage en position renversée, à moins qu'un aiguilleur ou un membre de l'équipe ne soit en mesure de le remettre à la position normale avant qu'il ne soit obstrué par un train ou une locomotive approchant sur la voie principale.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104 b)

1. Autorisation de laisser en position renversée et de cadenasser les aiguillages de voie principale.

i. En ROV, en dehors des zones de marche prudente, l'autorisation de laisser en position renversée un aiguillage de voie principale sera indiquée sur la feuille de libération.

ii. En CCC, l'autorisation de laisser en position renversée un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle sera donnée par BM ou par instruction spéciale.

iii. À l'intérieur des zones de marche prudente, l'autorisation de laisser en position renversée un aiguillage de voie principale sera donnée dans les directives particulières à chaque subdivision ou

dans des instructions spéciales, par la mention suivante :

« La règle 104 b) s'applique à l'aiguillage... »

2. Protection des aiguillages de voie principale laissés en position renversée

i. En ROV, en dehors des zones de marche prudente, les feuilles de libération transmises aux trains à l'intérieur de la zone où se trouve un aiguillage en position renversée leur signaleront cet aiguillage.

ii. En CCC, le CCF bloquera à ARRÊT tous les signaux de commande de la zone où se trouve un aiguillage à manoeuvre manuelle en position renversée et signalera cet aiguillage à chaque train ou locomotive qui doit entrer dans la zone en question.

iii. À l'intérieur des zones de marche prudente, la règle 94.1 s'applique aux aiguillages qui peuvent être laissés en position renversée en vertu d'une autorisation accordée au titre de la règle 104 b).

3. Les aiguillages qui peuvent être laissés en position renversée sur autorisation doivent être facilement repérables pour les équipes de train. Exemples : aiguillages de voie d'évitement ; aiguillages dont l'appareil de manoeuvre ou la cible porte des chiffres ou des lettres ; aiguillages situés à proximité de poteaux de points milliaires ou d'autres signaux fixes facilement repérables ou encore, situés à l'intérieur d'une zone repérable, p. ex.: « TOUS les aiguillages à l'intérieur d'une zone de marche prudente à un lieu désigné » .

4. L'employé qui trouve cadencé en position renversée un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle que personne ne surveille, doit le remettre en position normale, à moins d'avoir eu des instructions pour le laisser dans cette position. En voie multiple, sauf dans le cas des liaisons, l'obligation de remettre un aiguillage en position normale s'applique uniquement aux aiguillages de la voie sur laquelle circule le train ou la locomotive.

5. En dehors des zones de marche prudente, un membre d'un train ou d'une locomotive qui remet en position normale un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle qui a été trouvé en position renversée ou qui trouve en position normale un aiguillage qu'il s'attendait de trouver en position renversée, doit en informer le CCF dès que possible, comme suit. Exemple : « 5263 ouest a remis en position normale l'aiguillage ouest de la voie d'évitement Baker à 1030 » ou « 5263 ouest signale l'aiguillage ouest de la voie d'évitement Baker en position normale à 1030 » . Le CCF ne doit pas retirer la protection prévue pour l'aiguillage en position renversée jusqu'à ce qu'il soit confirmé qu'aucun autre mouvement n'est autorisé à laisser l'aiguillage en position renversée.

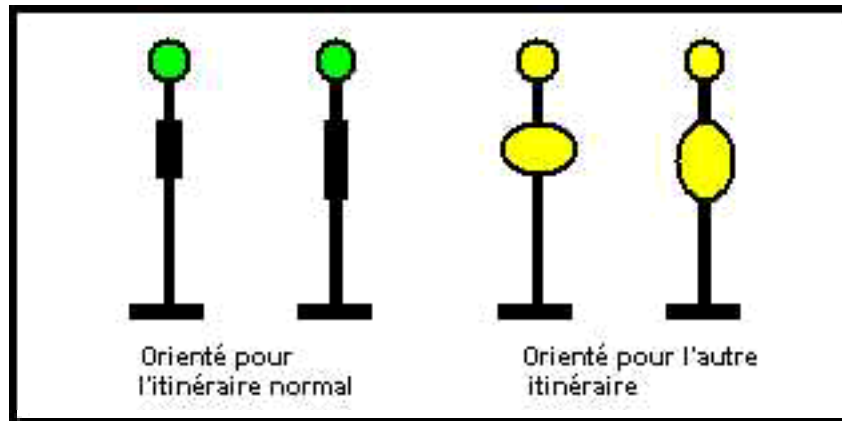
En dehors des zones de marche prudente, les autres employés qualifiés qui remettent en position normale un aiguillage de voie principale à manoeuvre manuelle trouvé en position renversée doivent en avvertir le CCF dès que possible, comme suit. Exemple : « Contremaître Johnson a remis en position normale l'aiguillage ouest de la voie d'évitement Baker à 1030 » . Cette information doit être transmise, quand c'est faisable, de l'endroit même où l'aiguillage se trouve.

6. Dans le cas des liaisons entre une voie principale et une autre voie, l'autorisation de laisser en position renversée l'aiguillage d'une voie principale vaut également pour l'aiguillage de l'autre voie.

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

Les trains et locomotives circulant sur cette autre voie doivent s'attendre à y trouver l'aiguillage de la liaison disposé et cadenassé dans l'une ou l'autre position. L'employé qui trouve cet aiguillage disposé et cadenassé en position renversée, et orienté pour l'autre itinéraire, doit appliquer pour les deux aiguillages les instructions données précédemment en 4).

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 l'itinéraire normal et cadenassés 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. Sauf dans les cas prévus au paragraphe b), le chef de train et le mécanicien doivent, dans la mesure du possible, s'assurer que les aiguillages manoeuvrés à la main par les membres de leur équipe sont laissés dans la position normale. Les autres employés ne sont pas pour autant dégagés de l'obligation de bien manoeuvrer les aiguillages.

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.

20 pieds = 6m

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 aiguillages reliés à son itinéraire ne sont pas bien orientés 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 lorsque l'aiguillage est inutilisé. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de ces dispositifs.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104 o)

1. L'aiguillage est considéré comme utilisé lorsque l'autorisation de le laisser dans sa position renversée est donnée.

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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104.1 c)

1. Quand il y a présence de glace ou de neige, tous les mouvements qui s'apprêtent à prendre en talon un aiguillage à ressort doivent s'arrêter ; il faut alors examiner les aiguilles et en retirer la glace ou la neige au besoin.

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104.1 d)

1. Les dispositions de cette règle sont applicables aux trains ou aux locomotives qui circulent en vertu d'un signal fixe donnant l'indication AVANCER À VITESSE DE MARCHÉ À VUE et protégeant un aiguillage à ressort, du côté de prise en pointe.

Règle 104.2. – Aiguillages à double commande

- a. Lorsqu'un aiguillage à double commande est manoeuvré à la main, il faut observer les règles rel-

atives 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 cette 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104.2

1. Lorsqu'il faut manoeuvrer à la main un aiguillage à double commande, on ne doit pas en forcer le mécanisme en appliquant une grande force sur le levier de manoeuvre. Il faut d'abord examiner les aiguilles et dégager ce qui peut nuire à leur déplacement, au besoin. S'il est impossible de manoeuvrer l'aiguillage sans déployer une grande force, prévenir immédiatement le CCF ou le préposé aux signaux avant de prendre toute autre initiative.

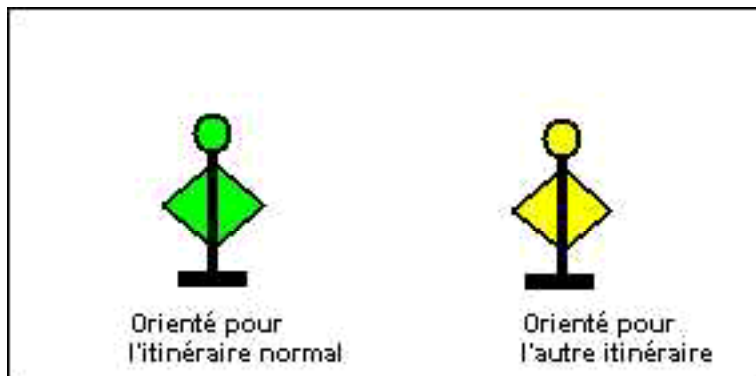
Règle 104.3. – Aiguillages à manoeuvre électrique et signal d'arrêt absolu

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.

Règle 104.4. – Aiguillages semi-automatiques

Aiguillage semi-automatique = aiguille talonnable

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



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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104.4

1. Lorsqu'un mouvement s'apprête à prendre en talon un aiguillage semi-automatique et que la présence de neige ou de glace risque d'empêcher le déplacement complet des aiguilles sous la poussée des boudins de roue, un membre de l'équipe doit, avant le passage du mouvement, manoeuvrer l'aiguillage à la main et s'assurer que les aiguilles sont convenablement orientées. Lorsqu'un mouvement s'apprête à prendre en pointe un aiguillage semi-automatique, il faut observer la position des aiguilles ainsi que l'indication de la cible avant de s'engager sur l'aiguillage.

Règle 104.5. – Déraailleurs

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 ou locomotives ne doivent pas s'approcher à moins de 100 pieds d'un dérailleur en position de déraillement.

100 pieds = 30m

c. Sauf si un BM du modèle S est en vigueur, les dérailleurs qui ont été mis en position de non-déraillement doivent être remis en position de déraillement et immobilisés avec un cadenas dès que la voie n'est plus utilisée, qu'il y ait ou non du matériel roulant sur la voie.

d. Lorsqu'un dérailleur est nécessaire sur une voie principale, des instructions spéciales en régleront l'utilisation.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 104.5

1. Lorsqu'un panneau indicateur de dérailleur présente une ou plusieurs plaques, le nombre de plaques correspond au nombre de voies adjacentes équipées d'un dérailleur.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 105

1. Les trains ou les locomotives circulant sur une voie d'évitement autre qu'une voie d'évitement signalisée ou sur une voie désignée dans les instructions spéciales, doivent être prêts à s'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un véhicule d'entretien.

2. En CCC, un train ou une locomotive peut s'engager sur une voie d'évitement par l'indication d'un signal ou recevoir la permission du CCF.

3. Sous réserve de l'indication des signaux ou des instructions spéciales, la vitesse sur les voies autres que les voies principales ne doit pas dépasser 15 mi/h, sauf dans la division du Pacifique et dans le district des Grandes-Plaines à l'ouest de Biggar, North Battleford et Kindersley, où elle ne doit pas dépasser 10 mi/h.

Règle 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.

Règle 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 cadenassés avec des cadenas spéciaux, le BM ou le BEQ en fera mention.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 110 c)

1. L'équipe de train doit être prévenue et/ou le train arrêté lorsqu'on décèle n'importe laquelle des anomalies ci-dessous :

i. Boîte chaude

Boîte chaude = boîte de roulement d'essieu surchauffée

ii. Roue enrayée

iii. Roue cassée

iv. Freins restés serrés

v. Porte battante ou décrochée (wagons ou remorques)

Remorque = remorque routière sur wagon-plat

Il n'y a pratiquement aucun cas où du matériel roulant ferroviaire est muni de portes ouvrant vers l'extérieur et pouvant engager le gabarit lorsque laissées ouvertes.

vi. Porte encastrée ouverte

Porte encastrée = porte louvoyante-coulissante

vii. Pièce traînante

viii. Charge déplacée sur le côté ou le bout du wagon

ix. Bogie défectueux

x. Toute autre situation dangereuse qui pourrait entraîner un accident mettant en cause du matériel ou des personnes avant l'arrivée du train à destination.

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.

dent, 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 112

1. Sur les wagons dont le frein à main doit être serré, le piston du cylindre de frein doit être rentré avant le serrage du frein à main.
2. Avant d'utiliser un ou des freins à main pour immobiliser du matériel laissé sur place ou arrêter un véhicule accompagné à sa destination, il faut vérifier l'efficacité en serrant le ou les freins au complet et en déplaçant légèrement le wagon ou la rame de wagons, pour s'assurer que le ou les freins serrés produisent un effort de freinage suffisant pour immobiliser le matériel en question.

Nota : Il est interdit de serrer le frein à main au moment où le matériel est poussé ou tiré par une locomotive.

- a. Une instruction spéciale, le manuel d'exploitation d'un territoire ou une directive particulière à la subdivision peuvent indiquer qu'il n'est pas nécessaire de serrer les freins à main sur les wagons laissés sur une voie ou un groupe de voies en particulier.

b. Sur les voies non visées par l'instruction a), utiliser le tableau ci-dessous afin de déterminer le nombre minimal de freins à main à serrer pour immobiliser correctement le matériel (même si le frein à air a été serré à fond sur ce matériel):

Nombre minimal de freins à main à serrer :

1 wagon :	1 frein à main
2 à 19 wagons :	2 freins à main
20 à 29 wagons :	3 freins à main
30 à 39 wagons :	4 freins à main
40 à 49 wagons :	5 freins à main
50 à 59 wagons :	6 freins à main
60 à 69 wagons :	7 freins à main
70 à 79 wagons :	8 freins à main
80 à 89 wagons :	9 freins à main
+ de 90 wagons	10 freins à main

c. À certains endroits, une instruction spéciale, le manuel d'exploitation d'un territoire ou une directive particulière à la subdivision pourront prescrire l'emploi d'un nombre plus grand de freins à main. Ex. : « Au triage de Rossi, doubler le nombre de freins à main indiqué dans le tableau Nombre minimal de freins à main à serrer » .

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

100 pieds = 30m

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 115

1. L'expression « lorsqu'il est constaté ou confirmé » désigne le fait d'observer la portion de voie à utiliser et de s'assurer qu'elle est (et restera) libre de matériel et qu'elle offre assez de place pour accueillir le matériel qu'on s'apprête à y pousser. Cette observation de la voie doit être faite par un membre de l'équipe, le superviseur du triage ou une autre personne qualifiée disposant d'un contact radio avec la personne chargée de diriger le mouvement. S'il a été constaté que la voie est libre et qu'aucun autre mouvement ne peut accéder à la voie en question, il est alors « confirmé » que la portion de voie à utiliser est libre.

Nota : Quand il peut être déterminé qu'aucun autre mouvement n'est prévu ou n'est en cours de réalisation sur la ou les voie(s) à utiliser, alors les prescriptions de la règle sont respectées (et il est donc « confirmé » que la voie est libre continuellement).

2. Quand un groupe de locomotives effectue un mouvement en marche arrière et que la visibilité est réduite, un membre de l'équipe doit se poster sur la locomotive de tête, dans le sens du déplacement, à un endroit d'où il pourra donner convenablement les signaux nécessaires pour diriger le mouvement à moins que l'itinéraire à suivre soit libre.

Règle 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

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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 « **À VOUS** » .
- c. Chaque interlocuteur doit terminer sa dernière communication en disant « **TERMINÉ** » .

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 121

1. Les exemples d'appel ci-dessous montrent comment on peut s'identifier de façon formelle :

• Appel initial : « 5263 ouest, (ici le) CCF Montréal, À VOUS »

Réponse : « 5263 ouest »

• Appel initial : « Contremaître Jean Boivin, superviseur voie Tremblay , À VOUS »

Réponse : « Contremaître Jean Boivin »

• Appel initial : « CP 5263, coordinateur de trains Montréal, À VOUS »

Réponse : « CP 5263 »

• Appel initial : « Express 9400 ouest, (ici le) CCF Montréal, À VOUS »

Réponse : « Express 9400 ouest »

Règle 122. – Contenu des messages radio

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

Règle 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 toute 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 123

1. S'il y a lieu, les instructions transmises par un contremaître à un train ou à une locomotive en vertu des règles 42 b), 311 b), 567.1 b) ou 618 b) doivent être prises par écrit et répétées au contremaître.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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

Règle 131. – Restriction transmise directement à une équipe de train

Lorsqu'un BM restrictif est transmis directement à une équipe de train, le train doit s'arrêter, sauf :

- i. si la sécurité de son mouvement est assurée par un autre moyen de régulation ;
- ii. ou si le CCF a reçu l'assurance, de la part du mécanicien, que celui-ci peut observer la restriction et qu'il s'y conformera.

Règle 131.1. – BM restrictif complété

a. Tout BM restrictif doit d'abord être complété auprès de l'équipe de train visée par la restriction, ou auprès de l'employé qui en a pris le texte par écrit pour cette équipe, avant de l'être auprès d'une autre équipe de train ou d'un autre employé.

b. Lorsqu'il n'a pas été possible de transmettre un BM d'abord à l'équipe de train visée par la restriction, mais que la sécurité de cette équipe est assurée par la règle 81 ou 131.2, le BM peut être :

- i. complété auprès de l'équipe d'un autre train ;
- ii. utilisé pour confirmer la protection prévue à la règle 42 ou 43.

Ces exceptions doivent être enregistrées avec les BM.

Règle 131.2. – Blocage des signaux avant la transmission d'un BM

a. En attendant qu'il soit possible d'envoyer un BM restrictif de la manière habituelle, à l'équipe d'un train ou d'une locomotive, on peut recourir au blocage des signaux pour retenir ce train ou cette locomotive avant le point d'application de la restriction. À cette fin, le CCF doit bloquer à Arrêt absolu les dispositifs de commande des signaux et, lorsque la chose est possible, régler et bloquer les dispositifs de commande des aiguillages pour empêcher les trains ou les locomotives visés d'atteindre le point d'application de la restriction. Le CCF doit procéder à ce blocage avant :

- i. de transmettre le BM à d'autres équipes de train non visées par la restriction ;
- ii. de confirmer à un contremaître la protection prévue à la règle 42 ou 43.

b. Le CCF doit maintenir le blocage tant que le BM est en vigueur, et jusqu'à ce qu'il ait été transmis aux équipes de train ou de locomotive concernées.

c. Dans une zone d'application de BEQ, il faut maintenir le blocage jusqu'à ce que la restriction figure dans le BEQ approprié.

Règle 132. – Contenu identique pour tous

Les BM avec les indications chiffrées qu'ils comportent, doivent être transmis dans les mêmes termes à tous les employés, trains ou locomotives auxquels ils s'adressent.

Règle 133. – Enregistrement

a. Le CCF doit, dans un livre prévu à cette fin et de façon ineffaçable, ou dans un SCE, enregistrer au complet chaque BM, feuille de libération, POV, autorisation, instruction et autre information à mettre par écrit. Cet enregistrement doit être fait au cours de la transmission initiale ; s'il faut transmettre le document de nouveau, on utilisera l'enregistrement d'origine. L'enregistrement doit contenir les instructions, réponses, l'heure où le document a été complété et les accusés de réception

donnés aux employés ou reçus d'eux concernant la transmission et la réception du document.

b. Il faut consigner tous les cas où un employé est dispensé de l'obligation de vérifier la répétition.

c. Lors de la transmission, de la répétition, 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 SCE.

d. Tous les enregistrements doivent être faits sur le vif, jamais de mémoire ni à partir de notes.

Règle 134. – 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. Sur les feuilles de libération remplies à la main, les numéros des BM seront séparés les uns des autres par un tiret.

c. 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.

Règle 135. – 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 numérotter les BM, feuilles de libération, POV et autorisations, ainsi que les instructions ou autres informations qui doivent l'être. Dans chaque série, la numérotation sera continue et exprimée en nombres entiers. Au besoin, tous les numéros d'une série peuvent être précédés d'une lettre. Enfin, des documents portant un numéro identique ne doivent pas être en vigueur en même temps.

Règle 136. – Datation des BM

La date de la transmission initiale d'un BM doit être indiquée dans l'espace prévu à cette fin ; il est interdit de la modifier. Lorsqu'un BM d'une date antérieure est transmis par liaison phonique, on indiquera, à la suite de l'heure où le document a été complété, la date du jour où il est transmis.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 136

1. La personne qui prend par écrit un BM, une feuille de libération, une autorisation ou une quelconque instruction, doit inscrire la date à l'endroit prévu pour cette mention sur l'imprimé utilisé. La date n'est ni à transmettre par le CCF, ni à répéter au CCF sauf lorsque l'autorisation est d'une date

ultérieure.

Règle 137. – 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemples

5748 Est
Voy 5748 Ouest
Mixte 5748 Sud
Chasse-neige 5748 Nord
Express 5748 Est

ii. Un train voyageurs circulant selon un horaire sera désigné par un numéro de train et le numéro de sa locomotive.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemple

No 1 Loc 6134

iii. Un train de travaux sera désigné par le numéro de la locomotive et le terme « de travaux » .

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemple

5748 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemple

Chasse-neige de travaux 5748

v. Une locomotive d'un autre chemin de fer ou d'une autre compagnie sera désignée par ses initiales et son numéro .

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemple

ABC 234

vi. Tout véhicule d'entretien circulant comme train recevra une désignation de l'une des formes suivantes :

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemples

VE 11035 de travaux, VE 12345 Ouest.

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 :

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemple

No 1

ii. Un train marchandises peut être désigné par son numéro marchandises

INSTRUCTION SPÉCIALE - Exemples

Q 86424, B322, 482-15, AL 05.

iii. Les locomotives seront désignées par leur numéro (ex. : Loc 1234). Lorsqu'on ne connaît pas le numéro de la locomotive, le BM peut être adressé à un membre de l'équipe.

iv. 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.

Règle 137.1 – 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.

Règle 139. – Erreur dans la transmission ou la prise par écrit

a. Lorsque, au cours d'une transmission par liaison phonique, une erreur est découverte dans 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.

b. Lorsqu'un employé fait une erreur en prenant par écrit un document, il doit en détruire tous les exemplaires et en informer le CCF. Celui-ci reprendra alors la transmission.

Règle 140. – 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, sauf instruction contraire du CCF, répéter immédiatement, à partir du document reçu, toutes les parties écrites et préimprimées pertinentes. Cette répétition doit se faire dans l'ordre de succession des adresses.
- b. Le CCF doit vérifier et souligner chacun des mots et des chiffres écrits chaque fois qu'ils lui sont répétés, ou s'assurer qu'ils sont vérifiés par l'entremise d'un SCE. 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. Le nom de famille de l'employé qui l'a pris par écrit doit apparaître de façon lisible sur le document reçu.
- d. En cas de panne de communication avant que le document (BM, feuille de libération, POV ou autre autorisation) soit complété, il doit être traité comme s'il n'avait pas été envoyé.

Règle 140.1. – 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.

Règle 140.2. – 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 consistant en une répétition de l'heure où le document a été complété et des initiales du CCF.

Règle 140.3. – Ajouts une fois le document complété

- a. Sous réserve du paragraphe b), il ne faut rien ajouter à un BM après que le CCF a donné l'heure où le document a été complété.
- b. Lorsqu'une adresse est ajoutée à un BM, la date, le numéro et toute l'adresse elle-même doivent être répétés, puis vérifiés et soulignés par le CCF ou vérifiés par un SCE.
- c. Lorsqu'une feuille de libération ou un POV 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, il faut biffer l'ancienne indication.

Règle 141. – Exemplaies supplémentaires

- a. Lorsqu'il faut des exemplaies supplémentaires d'un BM, 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 nouveaux exemplaies du BM doit être faite au CCF, sauf lorsqu'il a été reçu de celui-ci par l'entremise d'un SCE ou qu'il a été obtenu par un moyen de reproduction mécanique.
- b. Il ne faut pas changer la date de la transmission initiale, l'heure où le BM est complété, ni le nom de famille de l'employé qui, le premier, a pris le document par écrit.
- c. L'employé qui fait des exemplaies supplémentaires d'un BM autrement que par un moyen de reproduction mécanique ou un SCE, doit apposer ses initiales à la suite du nom de famille de l'employé qui, le premier, a pris le document par écrit.
- d. L'employé qui produit ou reproduit un BM à remettre à d'autres employés doit s'assurer de la lisibilité de chaque exemplaire.

Règle 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 dès 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, ainsi que, le cas échéant, les 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 142

1. Tous les membres des équipes de train et de locomotive, à part ceux qui ont pris par écrit les feuilles de libération ou les BM doivent apposer leurs initiales sur un exemplaire de ces documents. De plus, ils doivent aussi apposer leurs initiale svis-à-vis les restrictions figurant aux cases 7 et 8 de la feuille de libération ROV. La feuille de libération ou le BM doit être placé à la vue de tous les membres de l'équipe.

Règle 143. – Feuille de libération envoyée à une équipe

La feuille de libération sera envoyée directement à l'équipe du train auquel elle s'adresse. Si elle impose une restriction à l'autorisation de circuler déjà en la possession de l'équipe du train ou de la locomotive destinataire, le CCF ne doit prendre aucune disposition avant d'avoir reçu, de la part du chef de train et du mécanicien, un accusé de réception de l'heure à laquelle le document a été complété.

Règle 143.1. – Numéros des BM sur la feuille de libération

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

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 143.1

1. Dans l'application de cette règle, le numéro du BMT et le numéro des BM transmis directement à l'équipe d'un train ou d'une locomotive n'apparaîtront pas sur la première feuille de libération. De plus, le mot « aucun » n'apparaîtra pas sur la première feuille de libération.

Règle 144. – Transmission d'une feuille de libération

a. Lors de la transmission d'une feuille de libération, le CCF indiquera le numéro de la feuille de libération, la désignation du train ou de la locomotive et toutes autres informations et instructions qui doivent y figurer.

b. Lorsque les membres d'une équipe reçoivent une feuille de libération, ils doivent s'assurer que leur train ou leur locomotive y sont correctement désignés.

Règle 145. – Feuille de libération en vigueur

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

Règle 145.1. – Feuille de libération réécrite

Lorsqu'une feuille de libération doit être écrite de nouveau après avoir été complétée, il faut en détruire tous les exemplaires et, après établissement de la nouvelle feuille de libération, répéter cette dernière au CCF, qui doit alors vérifier et souligner chacun des mots et des chiffres écrits à mesure qu'ils lui sont répétés.

Règle 146. – Annulation d'une feuille de libération

a. Avant toute annulation d'une feuille de libération non exécutée, le train ou la locomotive auxquels elle s'adresse doivent :

i. soit recevoir une nouvelle feuille de libération incluant la portion de voie qu'ils occupent, mais ne devant pas comporter, en ROV, l'obligation d'attendre l'arrivée d'un train de sens contraire ;

ii. soit avoir libéré la voie principale,

iii. ou être protégés conformément à la règle 93, 94, 99 ou 101.2.

b. Lorsqu'une feuille de libération est annulée, l'annulation ne prend effet que lorsqu'elle a été correctement répétée et que le chef de train et le mécanicien en ont accusé réception par la répétition au CCF de l'heure de l'annulation et des initiales de ce dernier. Lorsqu'une feuille de libération est annulée, le chef de train et le mécanicien doivent immédiatement détruire leur exemplaire et en informer les autres membres de l'équipe.

Règle 146.1. – Enregistrement des mouvements et des zones de POV

Tous les mouvements de train ou de locomotive autorisés par une feuille de libération doivent être enregistrés sur la feuille des circulations ou dans un SCE. Lorsqu'on l'exige, il faut inscrire sur la feuille des circulations chaque zone d'application d'un POV.

Règle 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 de circuler, 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. Cette liste, avec les documents eux-mêmes, doit être laissée dans une enveloppe à l'intention de l'équipe de relève et en un lieu désigné par le CCF. Cette enveloppe portera la désignation exacte du train, la date et le lieu, et le chef de train y apposera sa signature. Le chef de train et le mécanicien de relève confirmeront toutes les informations pertinentes auprès du CCF avant d'y donner suite.

c. Avant de mettre le train en marche, le mécanicien doit lire à haute voix au chef de train le contenu de tous les documents transférés.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 147

1. Il est interdit de faire un transfert des instructions verbales reçues d'un contremaître. L'équipe de relève doit se mettre en communication avec le contremaître et prendre de celui-ci ses instructions.

Règle 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).

Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

- 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)

Règle 153. – Autorité

Les BM seront transmis sous l'autorité du CCF désigné, dont ils porteront les initiales.

Règle 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.

Règle 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 instruc-

tions 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 757 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 0001
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.

Il est interdit à un train ou à une locomotive d'occuper la voie principale après l'heure et la date d'entrée en vigueur du nouvel indicateur ou du supplément tant qu'ils n'en ont pas reçu un exemplaire.

Modèle S - Voie principale hors service

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.

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, peut être protégée de la manière prescrite à la règle 40.1 plutôt qu'à la règle 40.

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

Modèle T - Matériel roulant laissé sur une voie principale

1. Après 1510 ven 8 fév
le 733 de travaux (760 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.

L'équipe du train nommé peut laisser le matériel roulant entre les points désignés.

2. 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.

L'équipe d'un autre train ou d'une autre locomotive recevant un exemple (1) ou (2) 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 (4). 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.

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Modèle V

1. Mise hors circuit des dispositifs de signalisation

_ Lorsque des travaux de construction ou d'entretien exigent la mise hors circuit des dispositifs de signalisation automatique, le contremaître responsable des travaux doit, avant de couper la signalisation automatique, assurer la protection du passage à niveau en cause, pour empêcher les mouvements de l'occuper. De plus, avant d'autoriser un train ou une locomotive à occuper le passage à niveau, le contremaître doit, soit remettre en service la signalisation automatique, soit demander et recevoir la confirmation que l'exemple (4) ou (5) du modèle V a été transmis.

2. Dispositifs de signalisation non automatiques défectueux

_ Lorsque des dispositifs de signalisation non automatiques, tels que les croix de Saint-André, sont défectueux ou endommagés, le CCF doit en être informé immédiatement pour qu'il puisse transmettre un BM afin d'assurer la protection du passage à niveau. Exemple : « Dispositifs de signalisation défectueux au passage à niveau public au mille 10 sub de Able. Assurer la protection manuelle à moins qu'on ait constaté l'absence de véhicules routiers ou de piétons. »

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)

Règle 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.

Règle 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. Si l'un ou l'autre de ces trains circule comme chasse-neige, les ententes ne doivent prévoir aucune protection par signaleur, selon la règle 99, contre le train chasse-neige. 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 99.3 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 306. – Utilisation de la voie

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

Règle 307. – Libérer la voie principale ou prendre la voie d'évitement

Lorsqu'il est nécessaire d'ordonner à un train de libérer la voie principale ou de prendre une voie d'évitement, la feuille de libération doit l'indiquer.

Règle 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.

Règle 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 sans protection par signaleur, sous réserve des ententes conclues aux termes de la règle 309 ou 310.
- b. La feuille de libération qui crée un train de travaux demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée.

Règle 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.

Règle 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 733 de travaux (et le 734 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. Si un de ces trains circule comme chasse-neige, les ententes écrites ne doivent prévoir aucune protection par signaleur selon la règle 99 contre le train chasse-neige.

Règle 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. S'il faut assurer une protection autre que celle prévue à la règle 99, les chefs de train et mécaniciens des trains de travaux doivent d'abord s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chacun de leur train et sur la protection à assurer.
- c. Si l'un de ces trains de travaux circule comme chasse-neige, les chefs de train et mécaniciens des trains de travaux doivent d'abord s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chacun de leur train et sur la protection à assurer. Les ententes écrites ne doivent prévoir aucune protection par signaleur selon la règle 99 contre le train chasse-neige.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 313

1. Inversion de mouvement - feuille de libération d'avancer - un train autorisé à avancer par une feuille de libération peut :

i. inverser sa marche à l'intérieur d'une zone enclenchée si l'indication d'un signal ou la permission du préposé aux signaux l'y autorise;

ii. inverser sa marche à l'intérieur de la CCC si l'indication d'un signal ou la permission par écrit du CCF l'y autorise; ou

iii. inverser sa marche pour libérer la voie principale au-delà d'un aiguillage à manoeuvre manuelle,

À CONDITION QUE :

i. l'extrémité arrière du mouvement s'arrête à 100 pieds ou moins du signal ou de l'aiguillage, et

ii. que l'inversion de mouvement soit effectuée à vitesse de marche prudente.

Systeme special de regulation (SSR)

Règle 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.

Règle 352. – Supervision

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

Règle 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

Règle 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.

Règle 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.

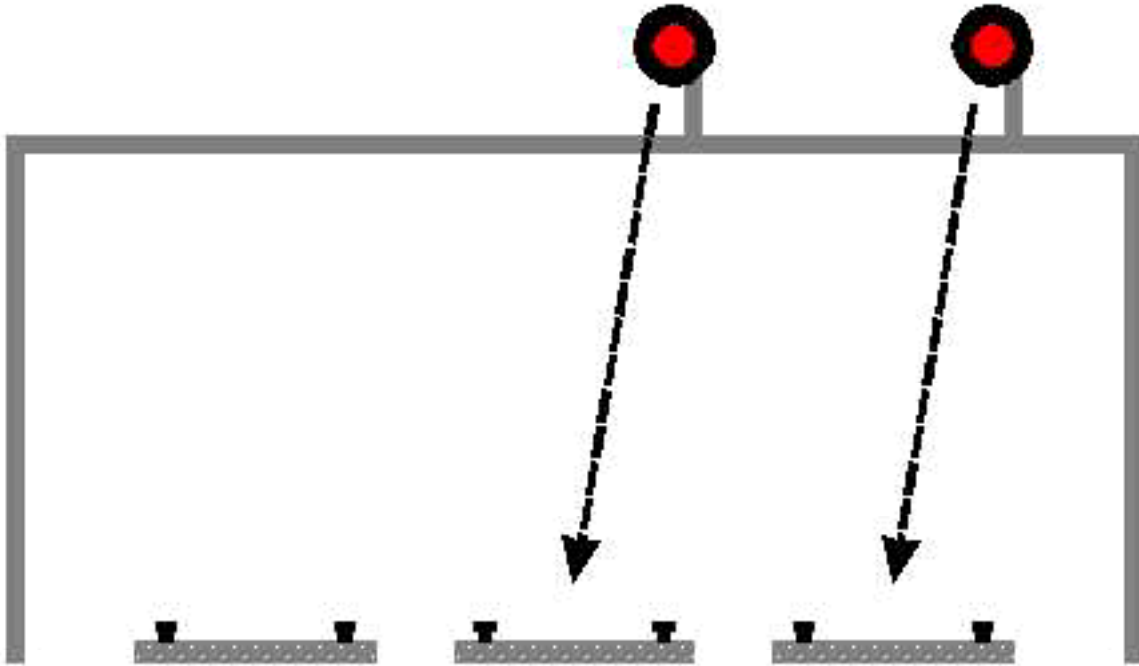


Figure 1 (ci-dessus)

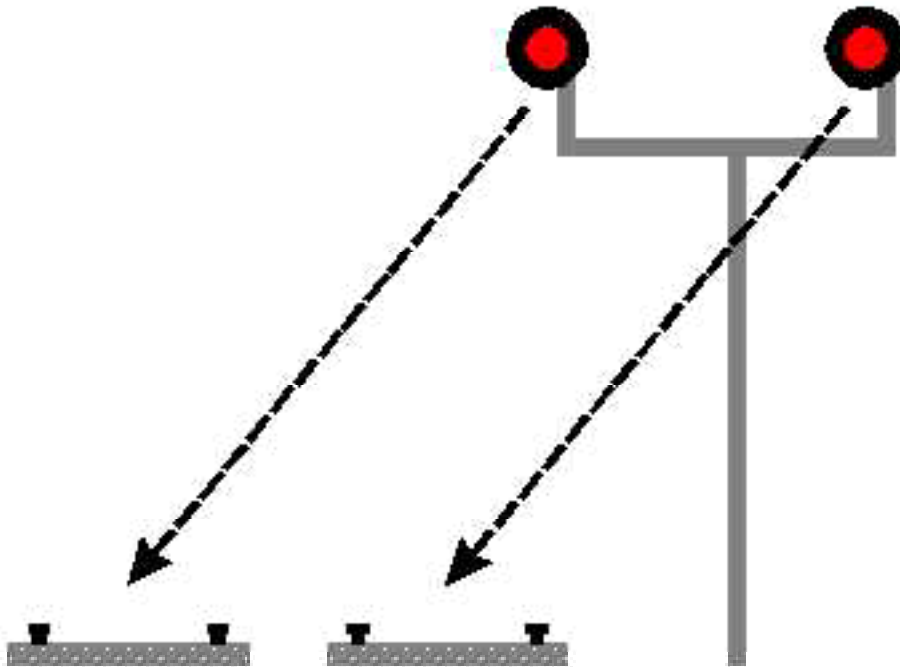


Figure 2 (ci-dessus)

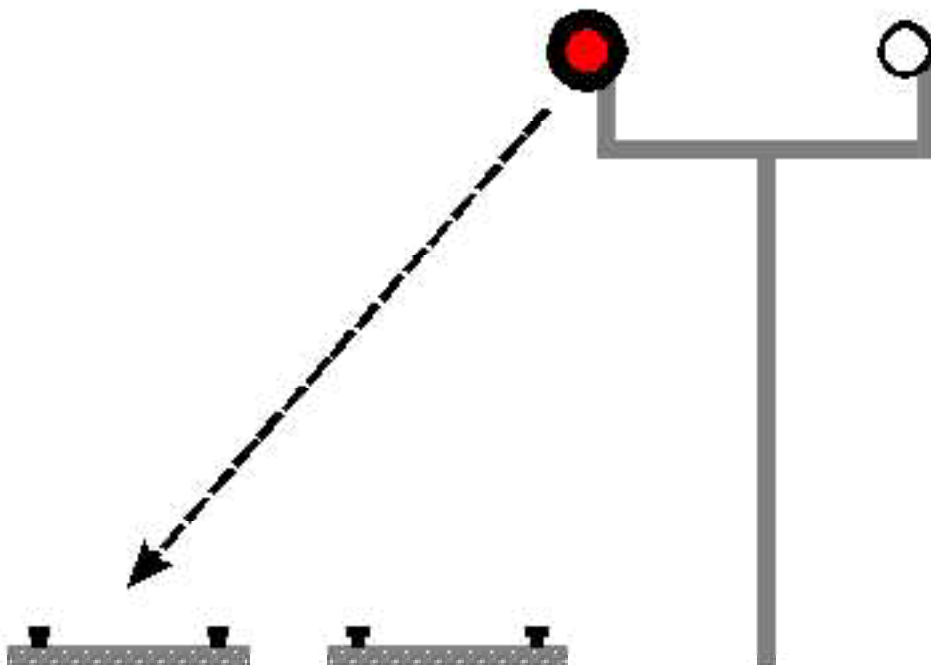


Figure 3 (ci-dessus)

Règle 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.

Règle 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.

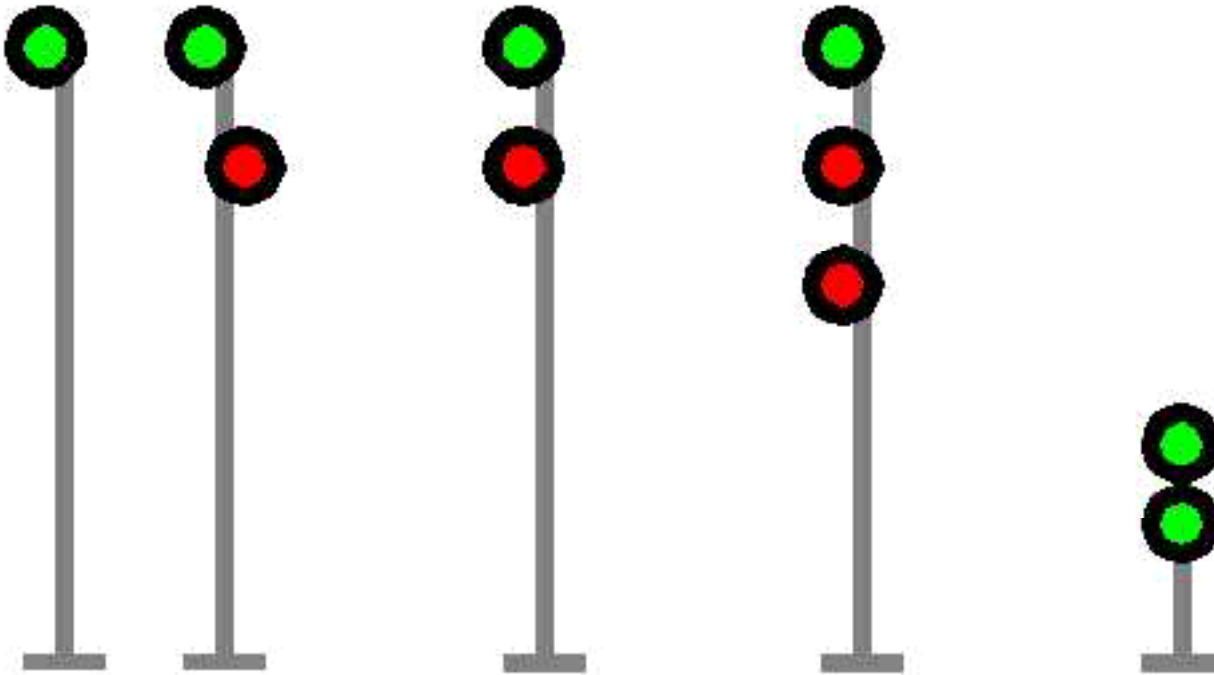
Règlements d'exploitation ferroviaire du Canada

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.

Indication des feux clignotants



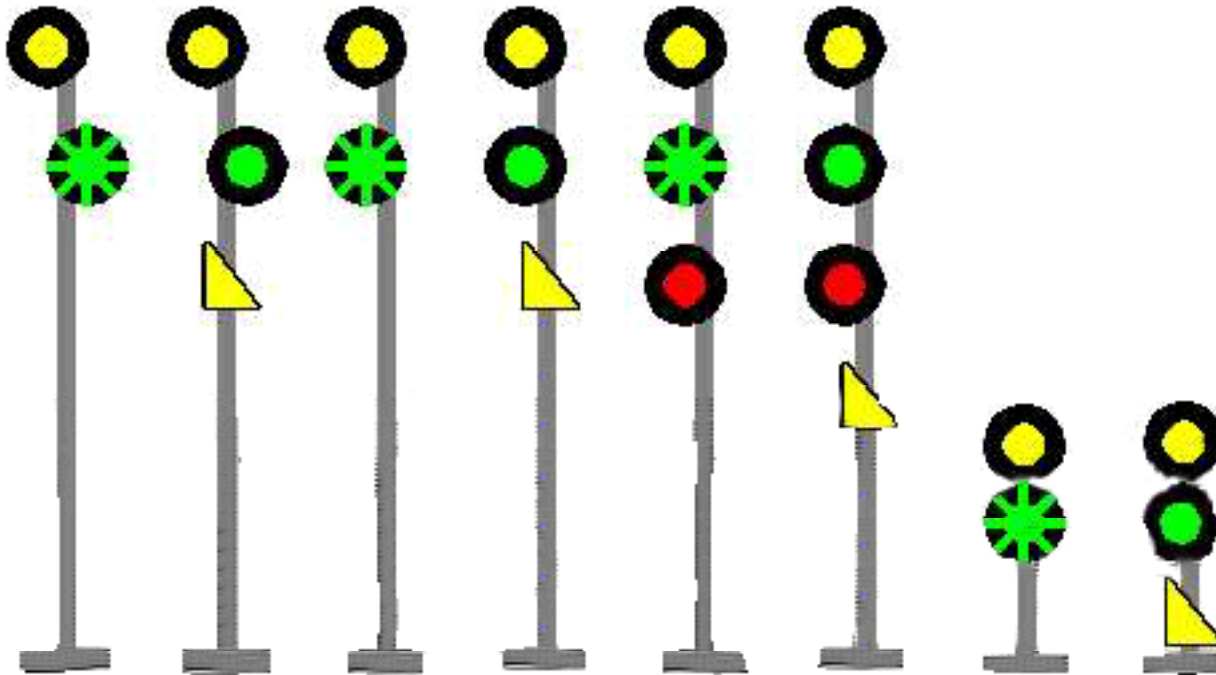
Règle 405. – Vitesse normale
Signification : Avancer.



Règle 406. – De vitesse normale à vitesse limitée

Signification :

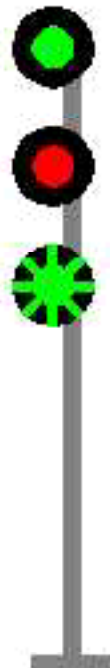
Avancer : vitesse limitée à l'approche du signal suivant.



Règle 406A. – De vitesse normale à vitesse limitée

Signification :

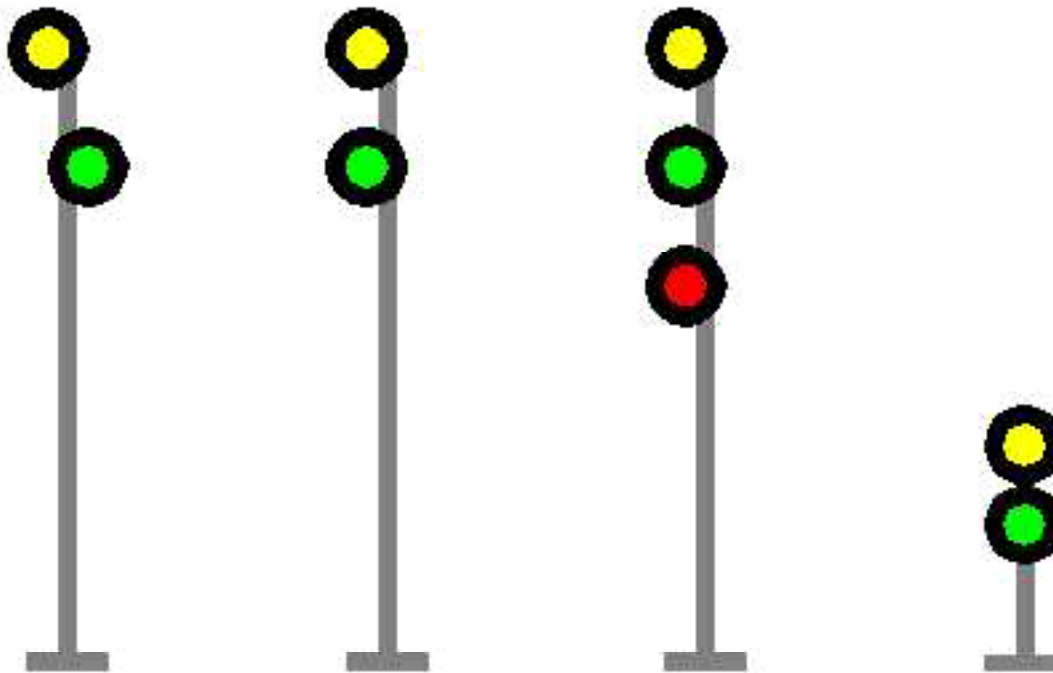
Avancer : vitesse limitée à l'approche du signal suivant.



Règle 407. – De vitesse normale à vitesse moyenne

Signification :

Avancer : vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.



Règle 407A. – De vitesse normale à vitesse moyenne

Signification :

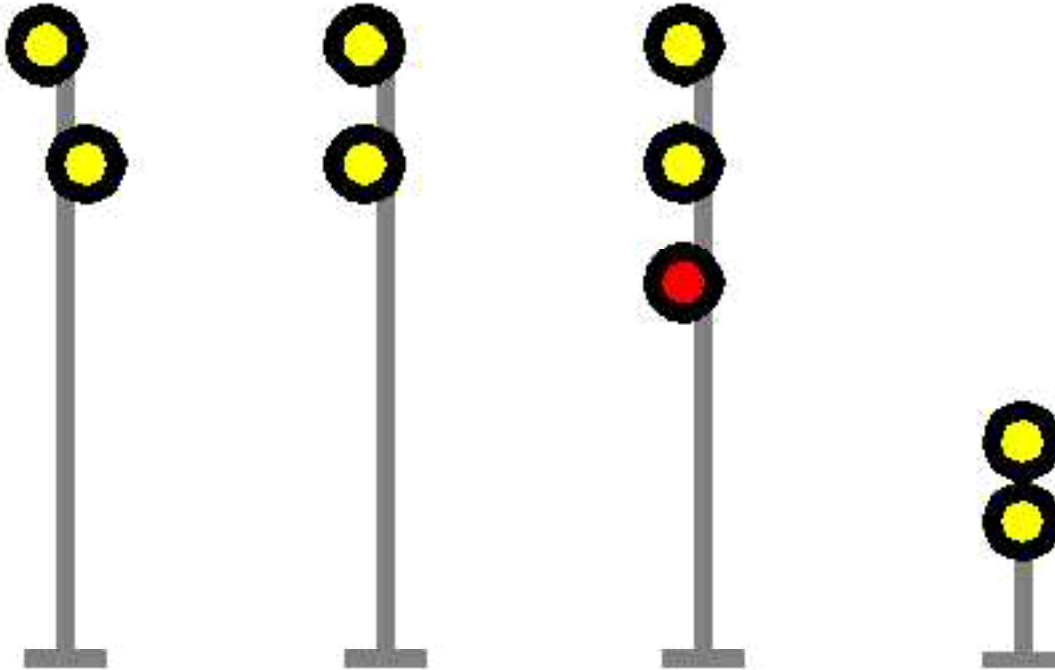
Avancer : vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.



Règle 408. – De vitesse normale à petite vitesse

Signification :

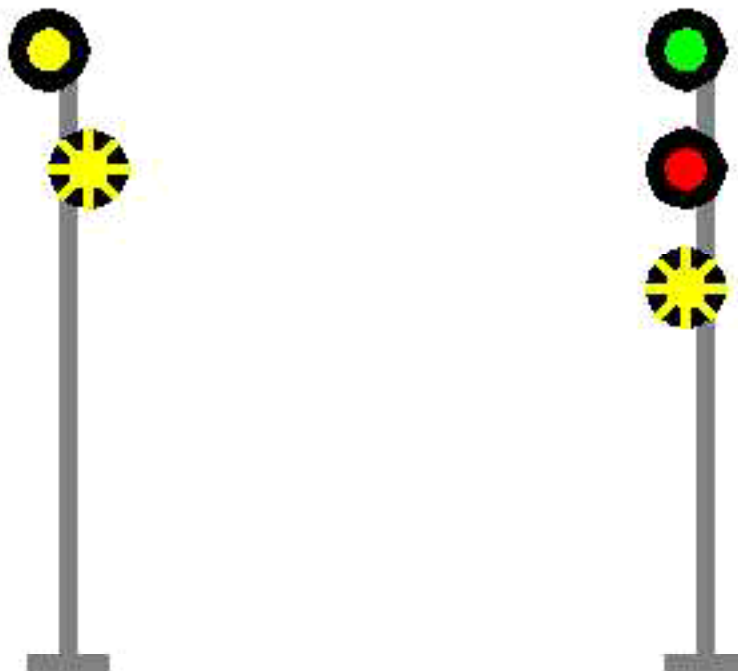
Avancer : petite vitesse à l'approche du signal suivant.



Règle 408A. – De vitesse normale à petite vitesse

Signification :

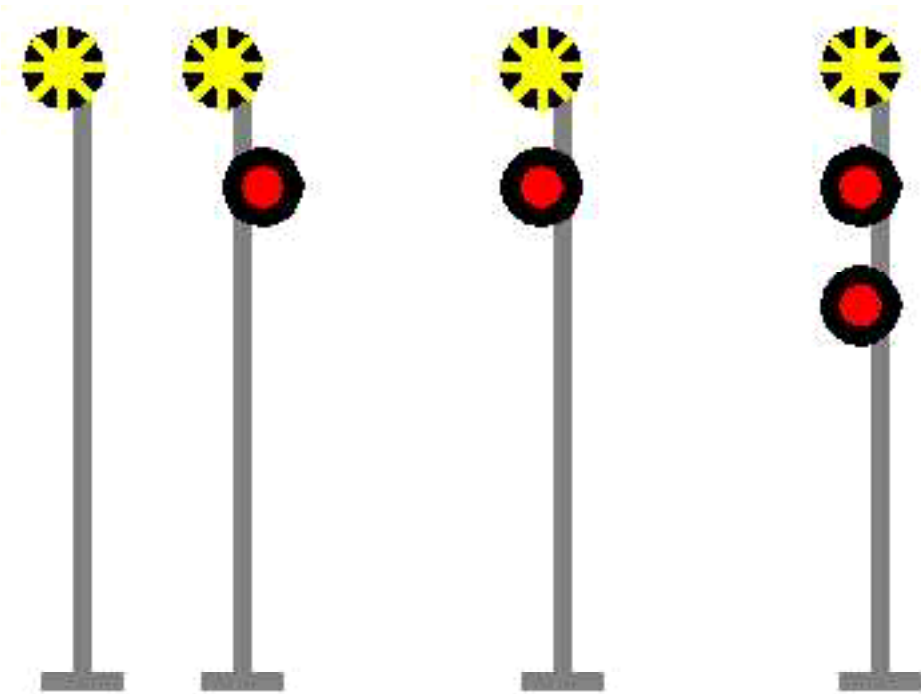
Avancer : petite vitesse à l'approche du signal suivant.



Règle 409. – De vitesse normale à arrêt différé

Signification :

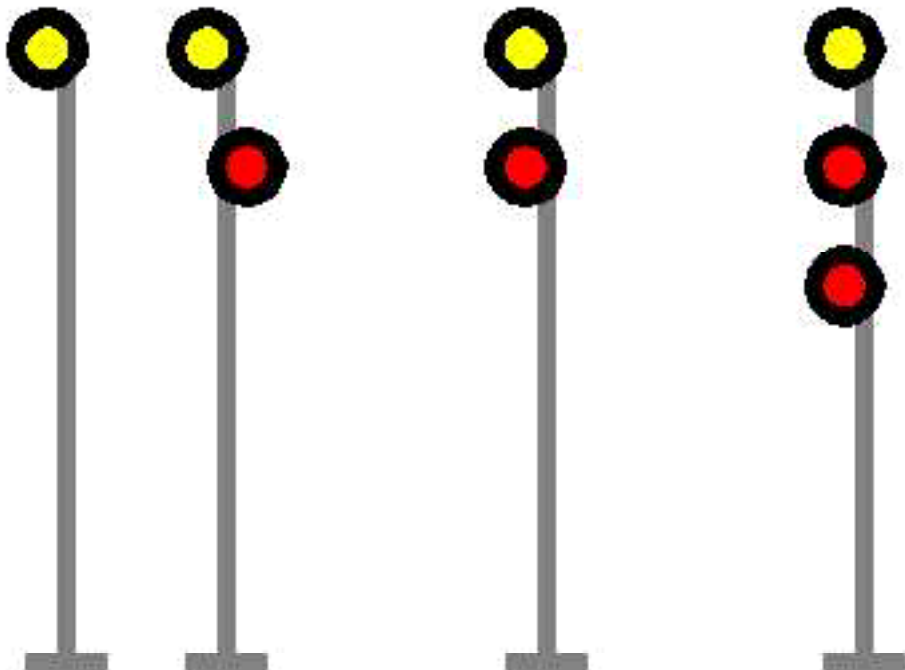
Avancer : le prochain signal est un signal de vitesse normale à arrêt : être prêt à s'arrêter au second signal.



Règle 410. – De vitesse normale à arrêt

Signification :

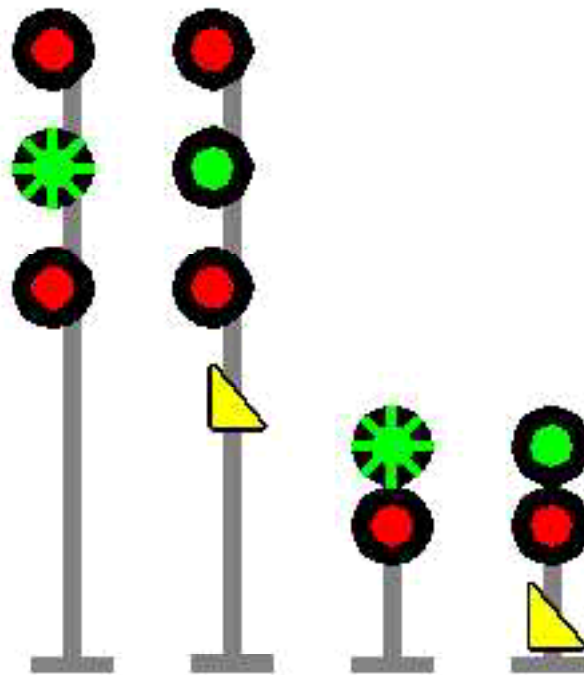
Avancer : être prêt à s'arrêter au signal suivant.



Règle 411. – De vitesse limitée à vitesse normale

Signification :

Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements.



Règle 412. – De vitesse limitée à vitesse limitée

Signification :

Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.



Règle 413. – De vitesse limitée à vitesse moyenne

Signification :

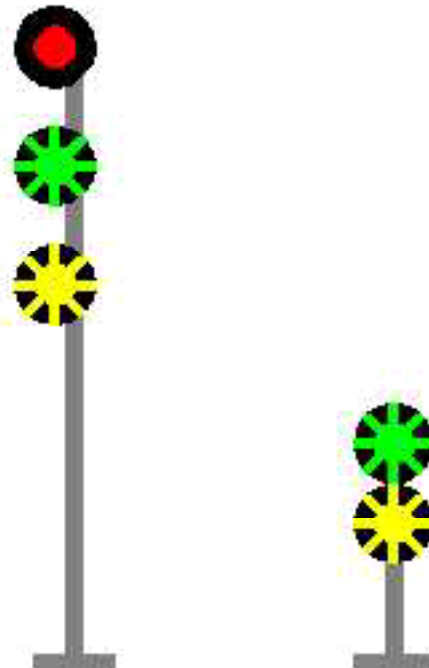
Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements, vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.



Règle 414. – De vitesse limitée à petite vitesse

Signification :

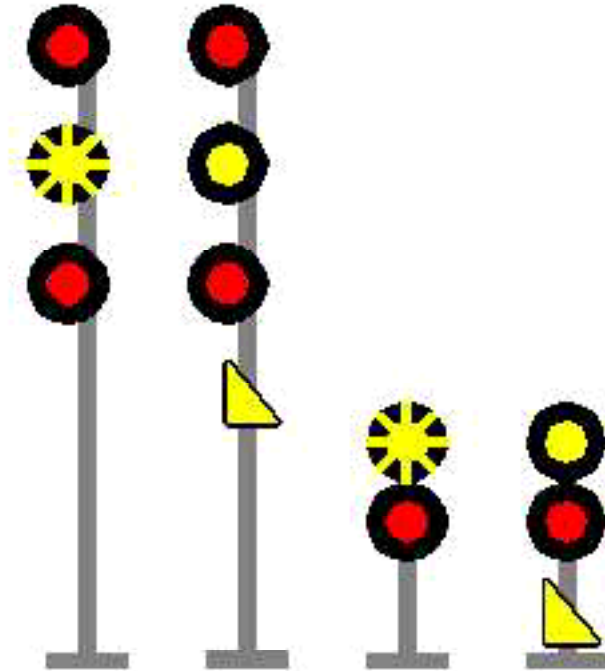
Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements, petite vitesse à l'approche du signal suivant.



Règle 415. – De vitesse limitée à arrêt

Signification :

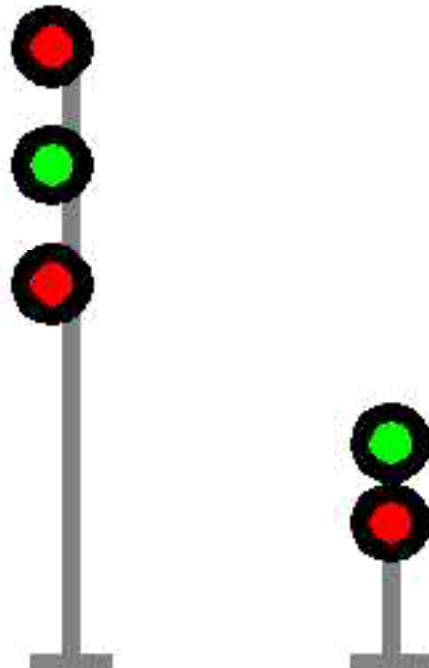
Avancer : vitesse limitée au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.



Règle 416. – De vitesse moyenne à vitesse normale

Signification :

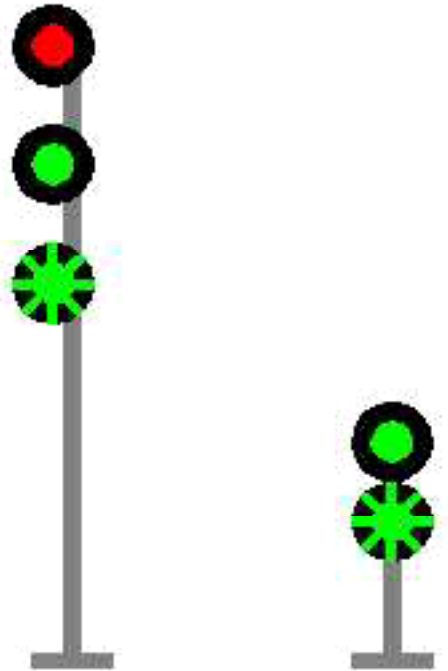
Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements.



Règle 417. – De vitesse moyenne à vitesse limitée

Signification :

Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements, vitesse limitée à l'approche du signal suivant.



Règle 418. – De vitesse moyenne à vitesse moyenne

Signification :

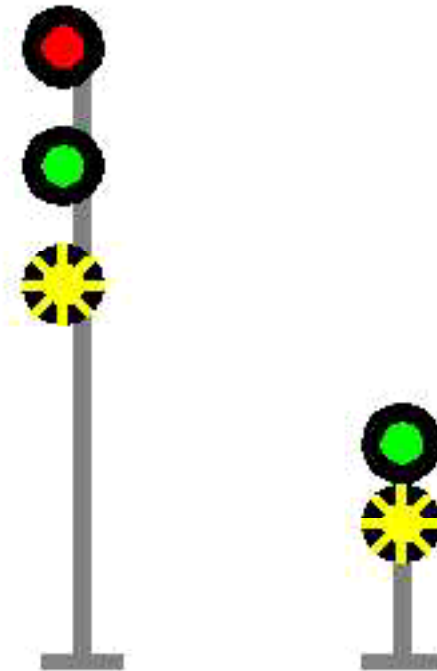
Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.



Règle 419. – De vitesse moyenne à petite vitesse

Signification :

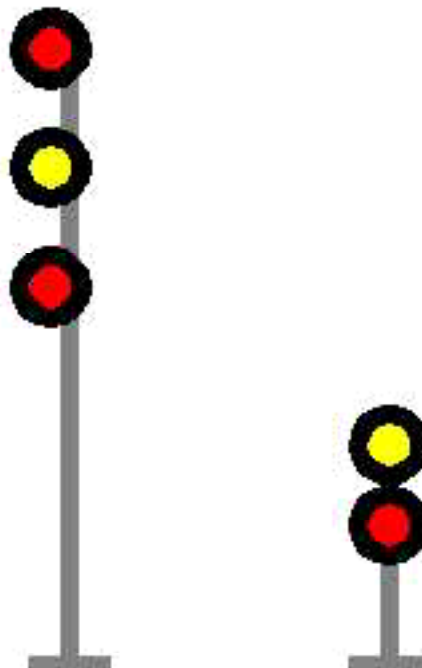
Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements, petite vitesse à l'approche du signal suivant.



Règle 420. – De vitesse moyenne à arrêt

Signification :

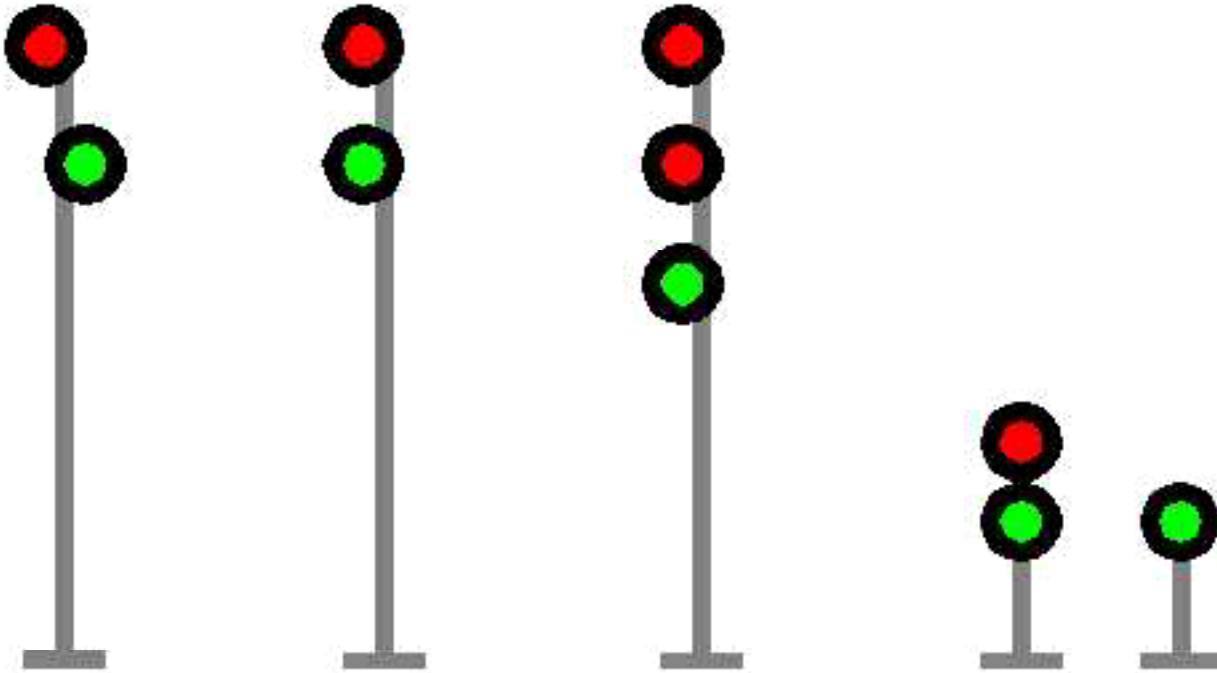
Avancer : vitesse moyenne au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.



Règle 421. – De petite vitesse à vitesse normale

Signification :

Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements.



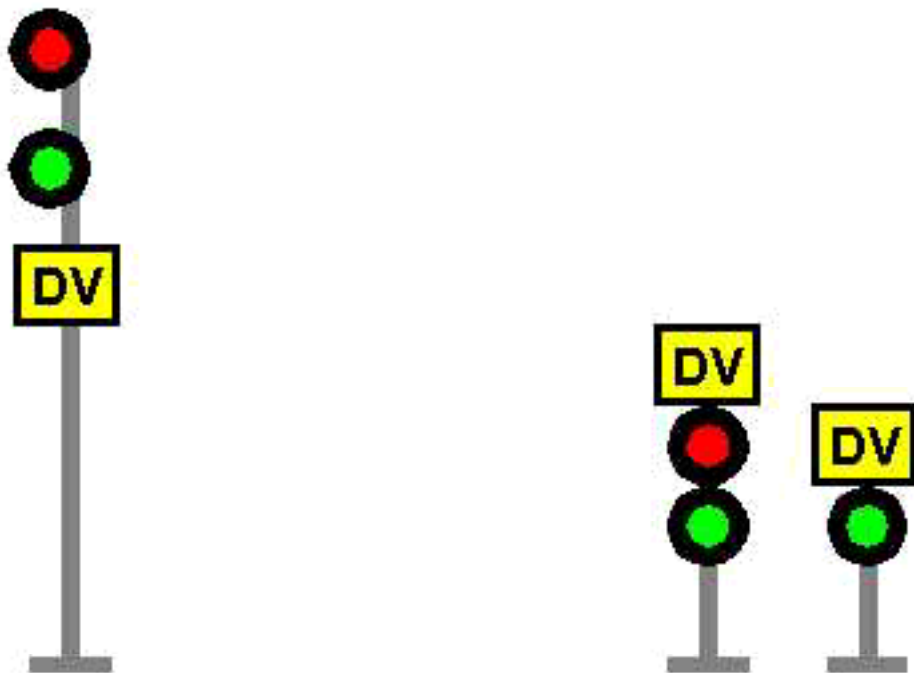
INSTRUCTION SPÉCIALE - règle 421

De vitesse de bifurcation à vitesse normale

Signification :

Avancer : 25 mi/h au franchissement du signal et des branchements.

25 mi/h = 40 km/h



Règle 422. – De petite vitesse à vitesse limitée

Signification :

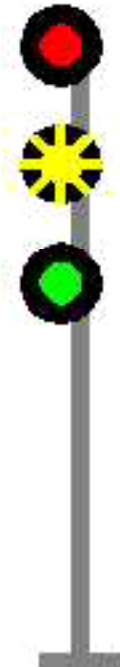
Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse limitée à l'approche du signal suivant.



Règle 423. – De petite vitesse à vitesse moyenne

Signification :

Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse moyenne à l'approche du signal suivant.



Règle 424. – De petite vitesse à petite vitesse

Signification :

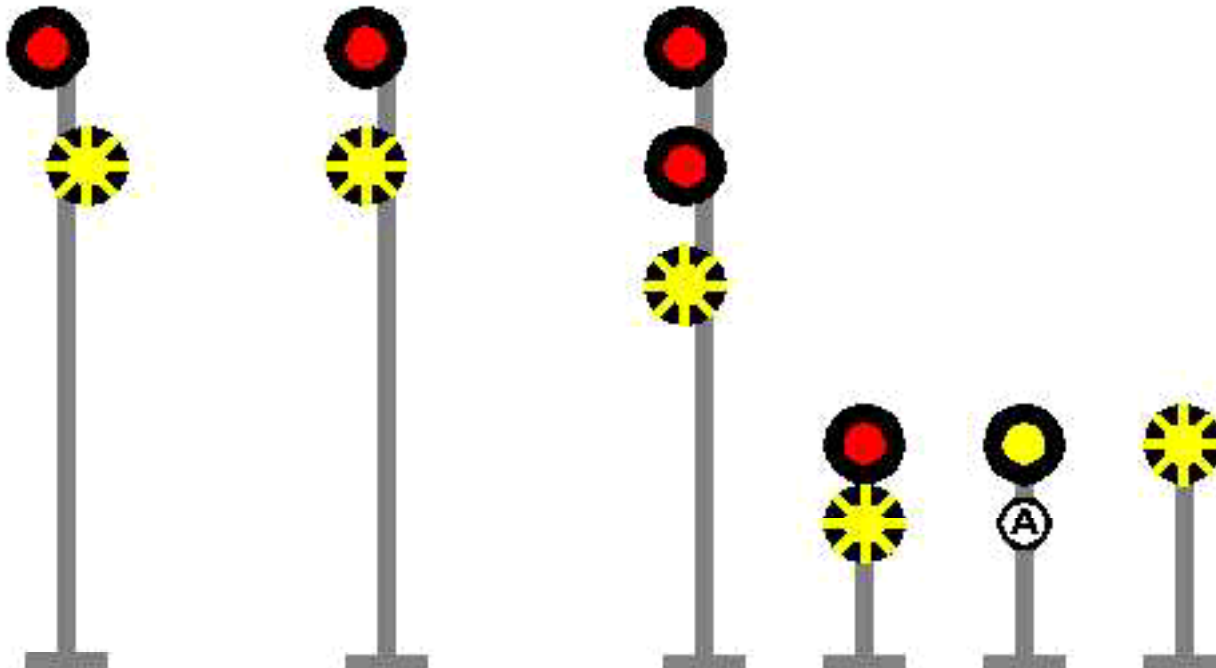
Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.



Règle 425. – De petite vitesse à arrêt

Signification :

Avancer : petite vitesse au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.



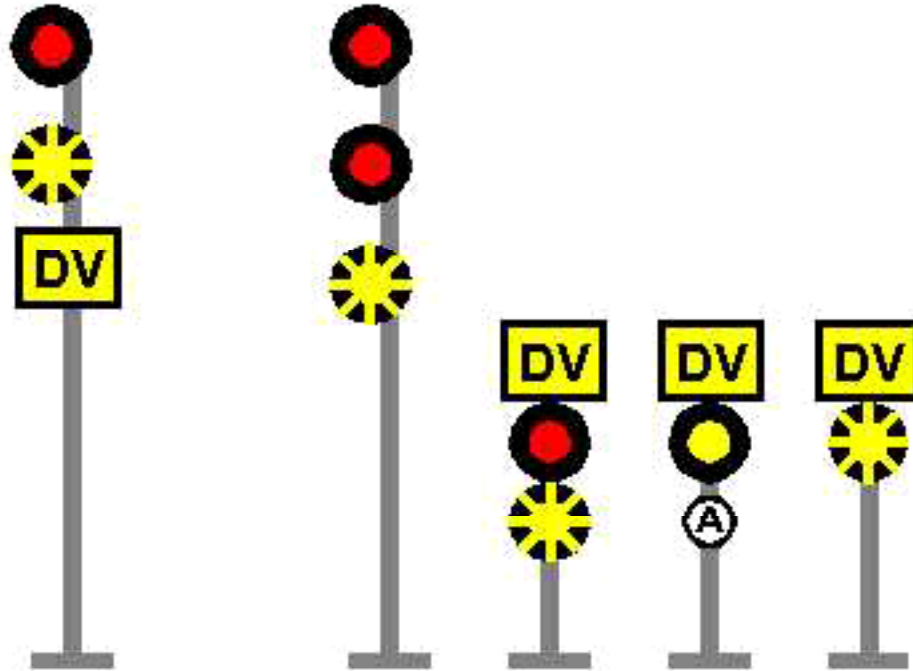
INSTRUCTION SPÉCIALE - règle 425

De vitesse de bifurcation à arrêt

Signification :

Avancer : 25 mi/h au franchissement du signal et des branchements. Être prêt à s'arrêter au signal suivant.

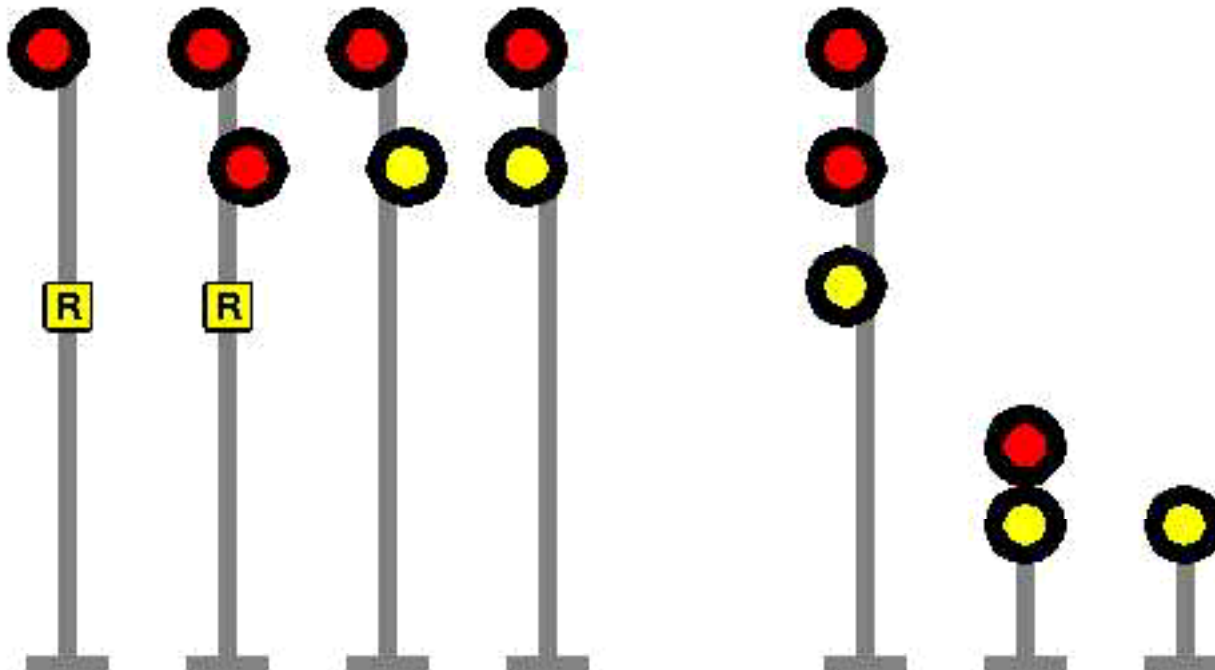
25 mi/h = 40 km/h



Règle 426. – Signal de marche à vue

Signification :

Avancer à vitesse de marche à vue.



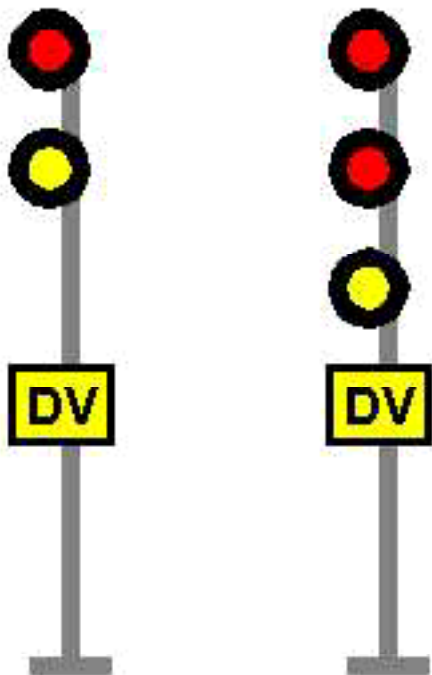
INSTRUCTION SPÉCIALE - règle 426

Signal de bifurcation

Signification :

Avancer à une vitesse permettant de s'arrêter 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 25 mi/h au franchissement du signal et des branchements.

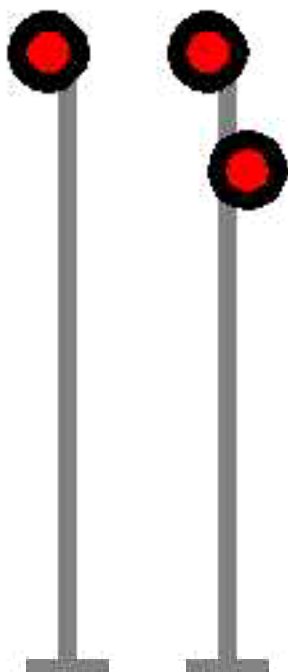
25 mi/h = 40 km/h



Règle 428. – Arrêt permissif

Signification :

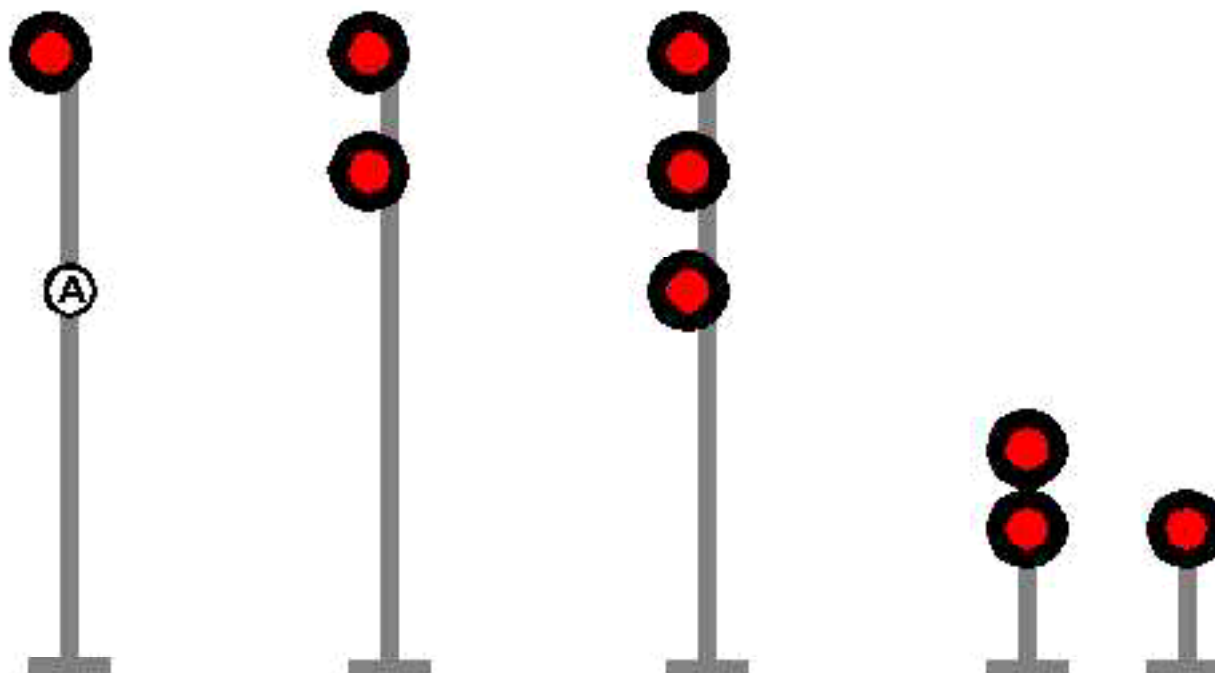
S'arrêter, puis avancer à vitesse de marche à vue.



Règle 429. – Arrêt absolu

Signification :

S'arrêter.

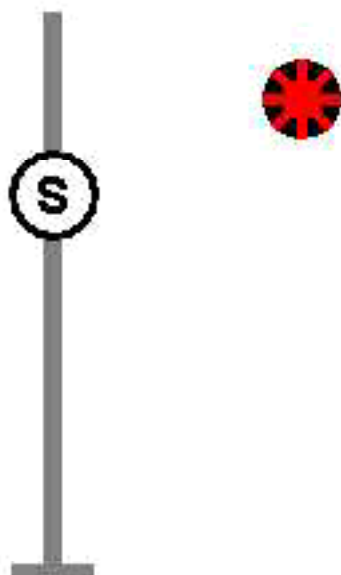


Règle 430. – Signal de voie d'évitement

Nota : La lettre « S » allumée ou le feu clignotant sont utilisés conjointement avec un signal de canton ou d'enclenchement.

Signification :

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)

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 505

1. Aux endroits où il n'y a pas de signal avancé d'entrée en BA, les trains et les locomotives doivent s'approcher du signal d'entrée prêts à s'arrêter, et se conformer à l'indication donnée jusqu'à ce que celui-ci présente une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU ou d'ARRÊT PERMISSIF.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 510. – Franchissement d'un signal d'arrêt permissif

Le train ou la locomotive qui doit, au-delà d'un signal d'arrêt permissif, quitter la voie principale pour s'engager sur une voie autre qu'une voie principale, peut franchir le signal sans s'y arrêter, mais à

vitesse de marche à vue ; cependant, l'équipe doit avoir constaté que l'aiguillage est orienté pour la voie à utiliser et que la voie est libre jusqu'à l'aiguillage.

Règle 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 :

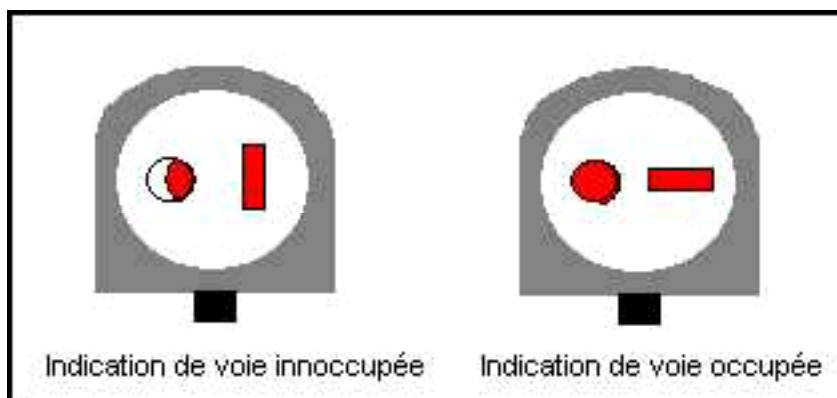
i. doit attendre cinq minutes après avoir observé cette indication, à moins qu'elle n'ait changé pour celle de voie inoccupée ;

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 quand le train ou la locomotive de sens contraire a dépassé l'aiguillage et occupe encore le canton.



Règle 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 prescrit quand le train ou la locomotive de sens contraire a dépassé l'aiguillage et occupe encore le canton.

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

- a. Le train ou la locomotive qui s'engage dans un canton entre des signaux, sur une indication de voie inoccupée ou en se conformant à la règle 513, 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.
- b. 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.

Règle 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.

Règle 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 99. 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 516

1. Sous réserve des dispositions de l'instruction spéciale 1, règle 313, on doit obtenir l'autorisation du CCF avant d'inverser le mouvement à l'intérieur d'un territoire en ROV ou en BA.

Règle 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 99 ;

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)

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 560

1. Aux endroits où il n'y a pas de signal avancé d'entrée en CCC, les trains et les locomotives doivent s'approcher du signal d'entrée prêts à s'arrêter, et se conformer à l'indication donnée jusqu'à ce que celui-ci présente une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU.

Règle 561. – Autorité

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

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 561

1. En CCC, la plupart des guérites de signalisation sont équipées d'un avertisseur sonore et d'un feu blanc. Quand l'avertisseur se fait entendre ou que le feu est allumé, tout employé qui se trouve à proximité (sauf les équipes des trains qui passent) doit communiquer avec le CCF responsable de cet endroit, soit par radio, soit par téléphone.

Règle 563. – Autorité pour locomotives

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

Règle 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 564.1 ou 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - RÈGLE 564 d)

1. Lorsqu'une situation connue (par ex., un orage électrique ou une interruption planifiée du courant dans le cadre de travaux d'entretien ou de construction) empêche la libération d'un signal de canton

contrôlé, le CCF peut autoriser un train ou une locomotive à se déplacer à VITESSE RÉDUITE entre ce point contrôlé et le signal suivant, aux conditions suivantes :

- i. Avant d'autoriser un train ou une locomotive à se déplacer à vitesse réduite, le CCF doit s'assurer, par une vérification des systèmes à sa disposition ou par le biais d'une inspection de la voie, qu'aucune anomalie (telle qu'une rupture de rail ou un mauvais positionnement d'un aiguillage) empêche la libération du signal entre les points contrôlés ;
- ii. La circulation à VITESSE RÉDUITE doit débuter lorsque l'unité menante du groupe de locomotives a complètement franchi le point contrôlé ;
- iii. Les trains ou les locomotives ne doivent pas franchir à plus de 15 mi/h un passage à niveau public équipé d'un dispositif de protection automatique, sauf si le dispositif a fonctionné pendant plus de 20 secondes ; et
- iv. les trains ou les locomotives doivent s'approcher du prochain signal prêts à s'arrêter, et se conformer à l'indication qui leur est donnée.

Toutes les autres dispositions de la règle 564 demeurent inchangées.

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.

Règle 564.1. – Passage d'un train ou d'une locomotive dans un canton occupé

- a. Lorsqu'il est nécessaire de faire entrer ou passer un train ou une locomotive dans une zone qu'un autre train ou une autre locomotive ont été autorisés à occuper en vertu de la règle 566, un membre de l'équipe qui entre dans cette zone doit obtenir par écrit l'autorisation du CCF de franchir le signal d'arrêt absolu réglant l'entrée dans la zone susmentionnée.
- b. Cette autorisation doit donner au chef de train ou au mécanicien sur le point d'entrer dans la zone l'instruction d'obtenir, par écrit, la permission du chef de train et du mécanicien du train ou de la locomotive occupant déjà la zone en vertu de la règle 566.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 564.1 b)

1. Les chefs de train et les mécaniciens doivent d'abord s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chaque train ou locomotive et sur la protection à assurer.
- c. Le train ou la locomotive ainsi autorisés à entrer dans la zone doivent circuler à vitesse de marche à vue jusqu'au signal suivant et 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.

Règle 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.

Règle 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, sauf dans le cas prévu à la règle 564.1, 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.

Règle 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'ap-

plication 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.

Règle 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. »

Lorsqu'ils ont reçu cette instruction et qu'une protection autre que celle prescrite par la règle 99 doit être assurée, les chefs de train et les mécaniciens doivent d'abord 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.

Règle 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 _____ (endroit) et _____ (endroit)
Le (la) _____ (train ou locomotive) ne peut
pas 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.

Règle 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.

Règle 569. – Annulation des autorisations

a. L'autorisation ou la permission accordées en vertu des règles 564, 564.1 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, 564.1, 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.

Règle 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 permis-sif.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Verrous électriques d'aiguillage

1. Entrée sur la voie principale :

i. AVANT D'OUVRIR LA BOÎTE, IL FAUT D'ABORD OBTENIR LA PERMISSION DU CCF OU DU PRÉPOSÉ AUX SIGNAUX.

ii. Mettre la manette en position « REQUEST » et attendre l'indication « UNLOCKED » .

iii. Une fois cette indication obtenue, déplacer la manette en sens anti-horaire jusqu'à la position « RELEASE » . L'aiguillage peut alors être manoeuvré.

2. Sortie de la voie principale:

i. Arrêter le mouvement à moins de 100 pieds de l'aiguillage.

ii. Mettre la manette en position « REQUEST » et attendre l'indication « UNLOCKED » .

iii. Une fois cette indication obtenue, déplacer la manette en sens anti-horaire jusqu'à la position « RELEASE » . L'aiguillage peut alors être manoeuvré.

3. Déverrouillage d'urgence :

i. Il faut d'abord obtenir la permission du CCF avant de briser le plomb.

ii. Briser le plomb, abaisser le levier de déverrouillage d'urgence et mettre la manette en position « UNLOCKED » . L'aiguillage peut alors être manoeuvré.

iii. Quand le mouvement a franchi l'aiguillage :

Quand le mouvement a franchi l'aiguillage et que celui-ci a été remis en position normale et a été cadencé, remettre la manette en position normale, fermer et cadencé la porte, puis en informer le CCF. Si le déverrouillage d'urgence est utilisé, le CCF doit alors prévenir le préposé à l'entretien des signaux.

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.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 571

1. Sauf en cas d'urgence, les signaux qui ont été libérés à l'intention d'un train ou d'une locomotive qui approchent NE DOIVENT PAS être ramenés à l'indication ARRÊT ABSOLU après que le train ou

la locomotive ont franchi le signal avancé, à moins que le mécanicien n'ait confirmé que le train ou la locomotive pourront s'arrêter « normalement » au signal contrôlé.

Règle 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 99 ;
- 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.

Règle 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 564.1 ;
- 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 573 a)

1. Si, après avoir pris en charge ou laissé des wagons, un mouvement de train ou de locomotive se trouve à obstruer un aiguillage à double commande ou à engager un signal contrôlé, il peut continuer à circuler s'il se conforme à ce qui suit :

- i. Il doit obtenir une autorisation en vertu de la règle 566 si, à l'origine, il est entré dans le canton sur l'indication d'un signal. Il se conformera alors à la dernière indication du signal qui lui a permis d'entrer dans le canton.
- ii. Il doit obtenir une autorisation en vertu de la règle 564 si, à l'origine, il n'est pas entré dans le canton sur l'indication d'un signal. Dans un tel cas, le ou les aiguillages à double commande n'ont pas à être placés pour la manoeuvre manuelle s'ils ont été ramenés à la position de manoeuvre électrique lorsque le mouvement occupait les aiguilles.

Exception : Le CCF peut autoriser verbalement le train à avancer sur de courtes distances à vitesse

de marche à vue, sur une voie en particulier, et en observant l'indication du signal suivant, à la condition que l'équipe puisse voir l'indication de ce signal et qu'il n'y ait pas d'aiguillage à double commande ou à manoeuvre électrique entre la locomotive et ce signal.

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).

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 573 b)

1. Lorsqu'un train ou une locomotive entrent dans un point contrôlé sur l'indication d'un signal, à partir d'un territoire visé par la règle 105, et qu'ils s'arrêtent avec leur extrémité arrière encore à l'intérieur du territoire visé par la règle 105, ils peuvent inverser leur marche sans être autorisés en vertu de la règle 566, à la condition que :

i. le CCF soit informé de ce mouvement ;

ii. le train ou la locomotive se déplacent en marche inverse assez loin pour libérer le signal régissant les circulations au point contrôlé.

iii. Signaux (dispositifs) de manoeuvre - Aux endroits où des directives particulières à la subdivision font état de signaux (dispositifs) de manoeuvre, lorsque ces signaux donnent l'indication « avancer à vitesse de marche à vue », les mouvements de manoeuvre peuvent être effectués dans les deux directions sur les aiguillages à double commande, et la règle 573 b) ne s'applique pas. Il faut prévenir le CCF lorsque les mouvements (de manoeuvre ou autres) sont terminés.

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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 573 c)

1. On doit aviser le CCF avant d'inverser le mouvement dans un canton où se trouve un aiguillage à ressort.

Règle 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.

Règle 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, 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.

Règle 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

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 601

1. Aux endroits où il n'y a pas de signal avancé d'entrée en enclenchement, les trains et les locomotives doivent s'approcher du signal d'entrée prêts à s'arrêter, et se conformer à l'indication donnée jusqu'à ce que celui-ci présente une indication autre que celle d'ARRÊT ABSOLU.

Règle 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.

Règle 603. – Protection arrière

Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, la protection arrière par signaleur n'est pas nécessaire dans une zone enclenchée.

Règle 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 pré-

posé 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 604

1. Sauf en cas d'urgence, les signaux qui ont été libérés à l'intention d'un train ou d'une locomotive qui approchent NE DOIVENT PAS être ramenés à l'indication ARRÊT ABSOLU après que le train ou la locomotive ont franchi le signal avancé, à moins que le mécanicien n'ait confirmé que le train ou la locomotive pourront s'arrêter « normalement » au signal contrôlé.

Règle 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.

INSTRUCTION SPÉCIALE - Règle 605

i. Aux enclenchements automatiques non dotés d'un circuit de voie avec minuterie, les trains ou les locomotives doivent s'approcher du signal d'enclenchement prêts à s'arrêter s'ils occupent la voie plus de 5 minutes entre le signal avancé et le signal d'enclenchement.

Règle 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.

Règle 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

Règle 608. – Enclenchement manuel

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

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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 indi-

quer 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.

Règle 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 cadenasser 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).

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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.

Règle 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 _____ (endroit) et _____ (endroit)
Le(la) _____ (train ou locomotive) ne peut pas
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.

Règle 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.

Règle 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.

Fin du document