Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada

En vigueur : Mai 2018

Association des chemins de fer du Canada

Association des chemins de fer du Canada
Railway Association of Canada

99 rue Bank, bureau 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 TÉLÉC 613 567 6726 www.railcan.ca/fr

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 F 613 567 6726 www.railcan.ca

Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF)

En vigueur : le 18 mai 2018

L’ensemble de la version officielle du REF s’applique à toutes les compagnies ferroviaires. En pratique, il est possible que certaines compagnies ferroviaires n’effectuent pas chacune des activités régies par le REF. Dans ce cas, pour que ce soit plus clair pour les employés, le livre de règles d’une compagnie ferroviaire doit contenir les règles qui régissent les activités qu’ils effectuent.

Un chemin de fer peut adopter les règles précédées de la mention OPTIONNEL.

Lorsqu'un chemin de fer les utilise, le mot « OPTIONNEL » ne sera pas inscrit dans la version du REF de la compagnie.

On peut imprimer le REF et le Règlement de protection des véhicules d’entretien et des travaux en voie ensemble ou séparément, dans ce dernier cas, comme livre du REF, volume 1 et livre du REF, volume 2.

TABLE DES MATIÈRES

AVIS GÉNÉRAL **8**
DÉFINITIONS **8**
RÈGLES GÉNÉRALES **14**

SERVICE DE L'HEURE ET INDICATEURS

1. HEURE **17**
2. MONTRES **17**
3. HEURE EN VIGUEUR **17**
4. AVIS DE CHANGEMENT D'HEURE **17**
5. EMPLOYÉS EN SERVICE AU MOMENT D'UN CHANGEMENT D'HEURE **17**
6. INDICATEURS **17**
7. AVIS DE PARUTION D'UN NOUVEL INDICATEUR OU D'UN SUPPLÉMENT **17**
8. SIGNES ET SCHÉMAS **17**

SIGNAUX – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11. TORCHES **18**
12. SIGNAUX À MAIN **18**
13. CLOCHE DE LA LOCOMOTIVE **19**
14. SIGNAUX PAR SIFFLET DE LOCOMOTIVE **19**
17. PHARE AVANT **20**
18. PANNE DU PHARE AVANT **20**
19. PHARES DE FOSSÉ **20**
26. PROTECTION PAR SIGNAUX BLEUS **20**
27. SIGNAL IMPARFAITEMENT DONNÉ **21**
33. OBSERVATION DE LA VITESSE **21**
34. RECONNAISSANCE ET OBSERVATION DES SIGNAUX FIXES **21**
35. SIGNALEMENT DES SITUATIONS D'URGENCE **22**
36. RÉDUCTION DE LA DISTANCE DE PROTECTION PAR SIGNALEUR **22**

PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE ET DES CONDITIONS EN VOIE

40. GÉNÉRALITÉS **23**
41. PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE ET DANS UNE ZONE DE MARCHE PRUDENTE **23**
42. PROTECTION PRÉVUE **24**
43. PROTECTION D'UNE VOIE EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE **25**
44. ANOMALIES DE SIGNALISATION **26**
45. MISE EN PLACE DE SIGNAUX EN VOIE MULTIPLE **27**

CIRCULATION DES MOUVEMENTS

62. LOCOMOTIVES LAISSÉES SANS SURVEILLANCE **28**
63. EXIGENCES RELATIVES AUX TRAINS MARCHANDISES **28**
64. EXIGENCES RELATIVES AUX TRANSFERTS **28**
65. EXIGENCES RELATIVES AUX LOCOMOTIVES EN SERVICE DE MANOEUVRE 28
80. AUTORISATION RELATIVE À LA VOIE PRINCIPALE **28**
81. DÉSIGNATION DE VOIE MULTIPLE **29**
82. ZONE DE CIRCULATION AUTORISÉE **29**
83. BULLETINS D'EXPLOITATION **29**
84. SIGNALEMENT DES RETARDS **29**
85. RAPPORTS DE REDDITION DE VOIE **29**
85.1 (OPTIONNEL À LA 85) RAPPORT SUR LA SITUATION DES MOUVEMENTS **30**
94. ZONE DE MARCHE PRUDENTE **30**
101. PROTECTION DE SITUATIONS EXTRAORDINAIRES **30**
101.1 CHARGEMENTS EXCEPTIONNELS **30**
101.2 MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE **30**
102. PROTECTION EN CAS D'ARRÊT D'URGENCE **31**
103. PASSAGES À NIVEAU PUBLICS **31**
103.1 PASSAGES À NIVEAU PUBLICS MUNIS DE DISPOSITIFS DE SIGNALISATION **31**
104. AIGUILLAGE À MANŒUVRE MANUELLE **33**
104.1 AIGUILLAGES À RESSORT **34**
104.2 AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE **35**
104.3 AIGUILLAGES À MANŒUVRE ÉLECTRIQUE À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU **35**

104.4 AIGUILLAGES SEMI-AUTOMATIQUES 35
104.5 DÉRAILLEURS 35
105. CIRCULATION SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE 36
105.1 MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE D'ÉVITEMENT 36
106. RESPONSABILITÉS DE L'ÉQUIPE 36
107. RESTRICTIONS AUX ARRÊTS DE TRAINS VOYAGEURS 36
108. (OPTIONNEL) PRÉCAUTIONS DURANT UNE MANŒUVRE 36
110. SURVEILLANCE DES TRAINS ET DES TRANSFERTS QUI PASSENT 36
111. INSPECTION DU TRAIN ET DU TRANSFERT 37
112. IMMOBILISATION D'UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SANS SURVEILLANCE 37
113. ATTELAGE À DU MATÉRIEL ROULANT 40
114. OBSTRUCTION D'AUTRES VOIES 40
115. POUSSE DU MATÉRIEL ROULANT 40
116. MANOEUVRE PAR LANCEMENT 41

RADIO

117. ESSAIS DE FIABILITÉ 42
118. DISPOSITIFS UTILISÉS AU LIEU DES RADIOS 42
119. ÉCOUTE PERMANENTE 42
120. TERMES RELATIFS AUX COMMUNICATIONS RADIO 42
121. IDENTIFICATION FORMELLE 42
122. CONTENU DES MESSAGES RADIO 42
123. PROCÉDURES DE VÉRIFICATION 42
123.1 RADIO OU SIGNAUX À MAIN 42
123.2 MANŒUVRES DIRIGÉES PAR RADIO 43
125. APPELS D'URGENCE 43
126. RESTRICTIONS À L'EMPLOI DE LA RADIO 43
127. RÉALISATION D'ESSAIS D'APPELS D'URGENCE 43

PROCÉDURES GÉNÉRALES

131. ENREGISTREMENT 44
131.1 TRANSMISSION ÉLECTRONIQUE ET ANNULATION 44
132. BRIÈVETÉ, CLARTÉ, PRONONCIATION ET CONSERVATION 44
133. NUMÉROTATION 44
134. DÉSIGNATION DES MOUVEMENTS 44
135. EMPLOYÉS VISÉS DANS L'ADRESSE 45
136. DOCUMENT PRIS PAR ÉCRIT, RÉPÉTÉ, COMPLÉTÉ ET ANNULÉ 45
137 INSTRUCTIONS D'UN CONTREMAÎTRE 45
138 (OPTIONNEL) INSTRUCTIONS D'UN CONTREMAÎTRE 45
139. ENTRÉE EN VIGUEUR 45
140. CHANGEMENTS UNE FOIS LE DOCUMENT COMPLÉTÉ 45
141. EXEMPLAIRES SUPPLÉMENTAIRES 45
142. ENTENTE ENTRE LES MEMBRES D'UNE ÉQUIPE 45
143. NUMÉROS DES BM SUR LA FEUILLE DE LIBÉRATION 46
147. TRANSFERT ENTRE ÉQUIPES 46
148. TRANSFERT ENTRE CCF 46

BULLETIN DE MARCHE (BM)

151. CONTENU IDENTIQUE POUR TOUS 47
152. REMISE DU BM 47
153. CONFIRMATION À UN CONTREMAÎTRE 47
154. DURÉE DE VALIDITÉ 47
155. ANNULATION D'UN BM 47
156. BULLETIN D'EXPLOITATION QUOTIDIEN (BEQ) 47
157. BULLETIN DE MARCHE TABULAIRE (BMT) 47

MODÈLES DE BM

MODÈLE S – VOIE PRINCIPALE HORS SERVICE 48
MODÈLE T – MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE 48
MODÈLE V – LIMITATION DE VITESSE 48
MODÈLE Y – PROTECTION PRÉVUE 48

RÈGLES DE LA RÉGULATION DE L'OCCUPATION DE LA VOIE (ROV)

301. APPLICATION ET SUPERVISION 49
302. FEUILLE DE LIBÉRATION NÉCESSAIRE 49
302.1 FEUILLE DE LIBÉRATION EN VIGUEUR 49
302.2 REMPLACEMENT D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION 49
302.3 ANNULATION D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION 49
303. PROTECTION ENTRE TRAINS OU TRANSFERTS QUI SE SUIVENT 49
303.1 PROTECTION RADIO ENTRE TRAINS ET TRANSFERTS QUI SE SUIVENT 50
304. RESTRICTION AU DÉPART 50
304.1 ARRÊT ET POINT D'OBSTRUCTION 50
305. AVANT D'ACCORDER UNE AUTORISATION PAR FEUILLE DE LIBÉRATION 50
306. UTILISATION DE LA VOIE 50
308. FEUILLE DE LIBÉRATION AUTORISANT À TRAVAILLER 50
308.1 CHANGEMENT DE DIRECTION – FEUILLE DE LIBÉRATION AUTORISANT À AVANCER 50
309. DÉPLACEMENT DANS UNE ZONE DE TRAVAUX 50
310. AUTORISATIONS DE TRAVAUX MULTIPLES 50
311. TRAINS OU TRANSFERTS ENTRANT DANS LA ZONE D'APPLICATION D'UN POV 51
314. OPTIONNEL AUX RÈGLES 309 ET 310 : TRAINS OU TRANSFERTS FRANCHISSANT OU TRAVAILLANT DANS LA ZONE D'UN TRAIN OU TRANSFERT DE TRAVAUX 51
315. EXIGENCES RELATIVES AUX MESSAGES RADIO 51

RÈGLES DU SYSTÈME SPÉCIAL DE RÉGULATION (SSR)

351. APPLICATION 52
352. SUPERVISION 52
353. INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES AU SSR 52

RÈGLES DU TERRITOIRE DE VOIE D'ÉVITEMENT CONTRÔLÉE (TVEC)

360. APPLICATION 52
361. SUPERVISION 52
362. LIBRE DE MATÉRIEL ROULANT 52
363. AIGUILLAGE À MANŒUVRE MANUELLE 52
364. PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE ET DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN 52

DESCRIPTION GÉNÉRALE ET EMPLACEMENT DES SIGNAUX FIXES

401. EMPLACEMENT 53
401.1 INDICATION DE SIGNAL 53
401.2 ABSENCE D'UN SIGNAL AVANCÉ 53
402. POSITION 53
403. ASPECT DES SIGNAUX LUMINEUX 53
404. SIGNAUX COURANTS 53

405-440 SIGNAUX DE CANTON ET D'ENCLENCHEMENT 53

RÈGLES DU BLOCK AUTOMATIQUE (BA)

505. APPLICATION 58
507. SIGNAUX HORS SERVICE 58
509. ARRÊT À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU 58
513. ENTRÉE SUR UNE VOIE PRINCIPALE 58
515. RETARD DANS LE CANTON 58

RÈGLES DE LA COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)

560. SUPERVISION ET APPLICATION **59**
561. SUSPENSION DE LA CCC **59**
563. LIBÉRATION DE SIGNAUX DE SENS CONTRAIRE EN VOIES D'ÉVITEMENT NON SIGNALISÉES **59**
564. AUTORISATION DE FRANCHIR UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU **59**
565. SIGNAL DE CCC INDIQUANT L'ARRÊT ABSOLU À L'ENTRÉE D'UN BA **59**
566. AUTORISATION DE TRAVAUX **60**
566.1 SUSPENSION DES INDICATIONS DE SIGNAUX DURANT LES MANŒUVRES **60**
567. AUTORISATION DE TRAVAUX CONJOINTE **60**
567.1 ENTRÉE DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE **60**
567.2 (OPTIONNEL) ENTRÉE DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE **61**
567.3 CIRCULATION DANS UNE ZONE DE TRAVAUX **61**
568. SIGNAL OU PERMISSION D'ENTRER SUR LA VOIE PRINCIPALE **61**
569. ANNULATION DES AUTORISATIONS **62**
570. ENTRÉE SUR LA VOIE SANS L'INDICATION D'UN SIGNAL DE CANTON **62**
571. REMISE DU SIGNAL À L'INDICATION ARRÊT ABSOLU ET MODIFICATION D'ITINÉRAIRE **62**
573. INVERSION DE LA MARCHE **62**
576. MANŒUVRES À UN EMPLACEMENT CONTRÔLÉ **63**
577. (OPTIONNEL À 566/567 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION) AUTORISATION DE TRAVAUX **63**
577.1 (OPTIONNEL À 566.1 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION) INDICATION DES SIGNAUX SUSPENDUE DURANT LES MANOEUVRES **64**
578. EXIGENCES RELATIVES AUX MESSAGES RADIO **64**

RÈGLES APPLICABLES AUX ENCLENCHEMENTS

601. APPLICATION **65**
602. PRÉSENTATION DES INDICATIONS DE SIGNAUX APPROPRIÉS **65**
604. ÉTABLISSEMENT ET MODIFICATION DES ITINÉRAIRES **65**
605. RETARD SUR UN CIRCUIT DE VOIE AVEC MINUTERIE **65**
606. APPROCHE D'UNE ZONE D'ENCLENCHEMENT **65**
607. RÈGLE APPLICABLE À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU **65**
608. ENCLENCHEMENT MANUEL **65**
609. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE **65**
610. SIGNAL D'ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ DONNANT L'INDICATION ARRÊT ABSOLU **66**
611. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLENCHEMENT AUTOMATIQUE **66**
612. ARRÊT JUSTE APRÈS LE SIGNAL **66**
614. SORTIE D'UN ENCLENCHEMENT EN BA OU EN CCC **66**
615. RESTRICTION RELATIVE À UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SEUL **67**
616. ENCLENCHEMENT ENDOMMAGÉ **67**
617. PARTIES DE VOIE MOBILES OU DISPOSITIFS D'IMMOBILISATION DÉCONNECTÉS **67**
618. SE PROTÉGER CONTRE UN CONTREMAÎTRE **67**
618.1 OPTIONNEL : À LA RÈGLE 618 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION – MOUVEMENTS ENTRANT DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE **67**
619. TRANSFERT PAR LES PRÉPOSÉS AUX SIGNAUX **67**
620. PONTS MOBILES NON ENCLENCHÉS ET TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLENCHÉES **67**

PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE

AVIS **68**
801. FEUILLE DE LIBÉRATION EN ROV AU LIEU D'UN POV **68**
802. VITESSE **68**
803. AUTORISATION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE **68**
805. ENCLENCHEMENTS MANUELS ET AUTRES NON SPÉCIFIÉS DANS CES RÈGLES – PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DE TRAVAUX EN VOIE **68**
806. ENCLENCHEMENTS AUTOMATIQUES – TRAVERSÉES DE VOIE **69**
807. ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE – TRAVERSÉE DE VOIE **69**
808. ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE – PONTS MOBILES **69**
809. ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ – TRAVERSÉE DE VOIE **69**
810. ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ – PONTS MOBILES **69**
811. OBLIGATIONS DU PRÉPOSÉ AUX SIGNAUX – ENCLENCHEMENTS COMMANDÉS **70**
812. TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLENCHÉES **70**
813. PONTS MOBILES NON ENCLENCHÉS **70**
814. AIGUILLAGES À MANŒUVRE ÉLECTRIQUE **70**
815. AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE **70**
816. OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE – IDENTIFICATION DES ARRIVÉES ET (OU) DES DÉPARTS DE MOUVEMENTS **70**
840.3 PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE À DES TRAVERSÉES DE VOIE À ENCLENCHEMENT AUTOMATIQUE **71**
841. PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE ET DANS UNE ZONE DE MARCHE PRUDENTE **71**
842. PROTECTION PRÉVUE – RÈGLE 42 ..... **72**
843. PROTECTION D'UNE VOIE EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE – RÈGLE 43 ..... **73**
845. MISE EN PLACE DE SIGNAUX SUR VOIE MULTIPLE **74**
846. PRÉSENTATION MATÉRIELLE DES SIGNAUX **74**
849. AVANT D'ACCORDER UNE AUTORISATION PAR POV **74**
850. IDENTITÉ OU CHEVAUCHEMENT DES ZONES D'APPLICATION DE POV **74**
851. AUTORISATION PAR POV DANS LES ZONES DE MARCHE PRUDENTE **74**
852. POV ENGLOBANT DES EMPLACEMENTS CONTRÔLÉS **75**
853. DURÉE DE VALIDITÉ **75**
854. UN SEUL VÉHICULE D'ENTRETIEN – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE **75**
855. PLUSIEURS VÉHICULES D'ENTRETIEN ET/OU TRAVAUX EN VOIE – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE **75**
856. COMMUNICATION ENTRE LES EMPLOYÉS ET LE CONTREMAÎTRE **75**
857. POV MULTIPLES **75**
858. DÉSIGNATION D'EXCLUSIVITÉ **75**
859. EXCLUSIVITÉ **75**
860. APRÈS LA TRANSMISSION D'UN POV EXCLUSIF **75**
861. POV EXCLUSIF – DEUX VÉHICULES D'ENTRETIEN **75**
862. OBLIGATIONS DU CCF **76**
862.1 (OPTIONNEL) OBLIGATIONS DU CCF **76**
863. OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE **76**
863.1 (OPTIONNEL) OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE **76**
864. ANNULATION D'UN POV **76**

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.

DÉFINITIONS

Aux fins du présent règlement et des instructions spéciales, les définitions suivantes s'appliquent :

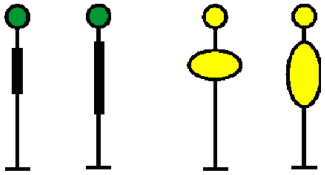
AIGUILLAGES :

Aiguillage
Dispositif utilisé pour orienter du matériel roulant ou un véhicule d'entretien d'une voie à une autre.

Aiguillage à double commande
Aiguillage commandé électriquement, qui peut être aussi manœuvré à la main.

Aiguillage à manœuvre électrique
Aiguillage commandé électriquement et qui ne peut être manœuvré à la main.

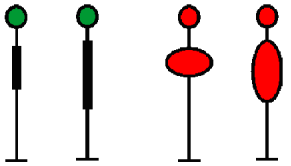
Aiguillage à manœuvre manuelle de voie non principale
Aiguillage servant à orienter un matériel roulant ou un véhicule d'entretien en territoire à voie non principale.



Position normale — Position renversée

Nota : Les cibles d'aiguillage peuvent avoir une forme différente de celles illustrées ci-dessus, mais ne doivent pas être en forme de losange.

Aiguillage à manœuvre manuelle de voie principale
Aiguillage rattaché à une voie principale utilisé pour orienter du matériel roulant ou un véhicule d'entretien en direction ou en provenance de la voie principale.



Position normale — Position renversée

Nota : Les cibles d'aiguillage peuvent avoir une forme différente de celles illustrées ci-dessus, mais ne doivent pas être en forme de losange.

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

Aiguillage à rappel automatique
Aiguillage à commande locale qui reprendra automatiquement sa position normale après que le mouvement a libéré le circuit de voie de l'aiguillage.

Aiguillage semi-automatique
Aiguillage de voie non principale muni d'un dispositif interne d'immobilisation, qui permet à un matériel roulant d'effectuer un mouvement de talonnage sur les aiguilles; l'aiguillage se trouve ainsi orienté pour l'itinéraire suivi.

Orienté pour l'itinéraire normal

Orienté pour l'autre itinéraire

Nota : Les cibles d'aiguillage doivent être en forme de losange.

Verrou électrique d'aiguillage
Verrou électrique qui sert à empêcher la manœuvre d'un aiguillage à manœuvre manuelle tant que le verrou n'est pas libéré.

BLOCK AUTOMATIQUE (BA)
Suite de cantons où s'appliquent les règles du BA.

BULLETIN DE MARCHE (BM)
Document où figurent des restrictions relatives à des conditions en voie et d'autres informations influant sur la sécurité et la marche d'un mouvement.

BULLETIN DE MARCHE TABULAIRE (BMT)
Un document adressé à un mouvement où figurent les BM, les instructions ou autres informations nécessitant une conformité à l'intérieur des zones spécifiées dans le BMT.

BULLETIN D'EXPLOITATION QUOTIDIEN (BEQ)
Un document où figurent les BM, les instructions ou autres informations nécessitant une conformité à l'intérieur des zones spécifiées dans des instructions spéciales.

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

CANTON
Partie de voie, d'une longueur déterminée, dont l'occupation par un mouvement est commandée par des signaux de canton.

COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)
Système où s'appliquent les règles de la CCC.

EMPLACEMENT CONTRÔLÉ
Un emplacement en CCC dont la zone est définie par des signaux de canton contrôlés de sens contraire.

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

ENDROIT A HAUT RISQUE
Voie, ou portion de voie, autre qu'une voie principale, voie de subdivision ou voie d'évitement, identifiée dans des instructions spéciales et sur laquelle un matériel roulant laissé sans surveillance exige l'application de la règle 112(a).

GARE
Endroit repéré et nommé par un panneau indicateur de gare et nommé ainsi dans l'indicateur.

HORAIRE
Information relative aux heures d'exploitation d'un train voyageurs.

INDICATEUR
L'instruction spéciale qui informe le personnel sur la description de chacune des subdivisions, les directives particulières à l'exploitation des mouvements et des véhicules d'entretien et, le cas échéant, l'information sur les autres voies qui se rattachent à une subdivision.

INDICATION DE SIGNAL
Renseignements donnés par un signal fixe.

LAISSÉ SANS SURVEILLANCE
Situation où aucun employé n'est suffisamment proche pour prendre des mesures efficaces à l'égard d'un matériel roulant stationné.

LIAISON
Voie reliant entre elles deux voies principales adjacentes, ou une voie principale et une autre voie.

LOCOMOTIVE
Engin moteur utilisé seul ou en unité multiple manœuvré à partir d'un poste de conduite ou d'une voiture à cabine de commande utilisée dans un train, dans un transfert ou en service de manœuvre.

LOCOMOTIVE EN SERVICE DE TRIAGE
Locomotive avec ou sans wagons utilisée exclusivement pour manœuvrer, classer, passer à la butte ou repositionner des wagons et effectuer des dessertes industrielles.

MATÉRIEL ROULANT
Toute locomotive, tout wagon ou toute voiture pouvant se déplacer sur ses propres roues dans un mouvement.

MÉTHODE DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE (MCE)
Méthode électronique utilisée pour la transmission et l'annulation d'autorisations, d'instructions et d'informations.

MÉTHODE D'EXPLOITATION
Règles et (ou) instructions spéciales régissant l'utilisation d'une ou de plusieurs voies.

MOUVEMENT(S)
Terme utilisé dans le présent règlement pour indiquer que la règle s'applique à des trains, à des transferts ou à des locomotives utilisées en service de manoeuvre.

PARTIE MENÉE
Extrémité arrière du dernier matériel roulant dans le sens de la marche d'un mouvement.

PERMIS D'OCCUPER LA VOIE (POV)
Autorisation transmise pour protéger les véhicules d'entretien et les travaux en voie.

POINT CONTRÔLÉ
En commande centralisée de la circulation (CCC), endroit où se trouvent un ou plusieurs signaux de canton contrôlés dans la même direction.

POV SUIVEUR
POV transmis à l'intérieur d'une zone partagé par un ou des mouvements qui ont franchi ou qui seront identifiés par le contremaître comme ayant franchi l'endroit où se trouve ce dernier.

POV EXCLUSIF
POV permettant l'occupation exclusive de la voie par un seul contremaître. Un maximum de deux véhicules d'entretien peuvent circuler dans la zone d'un POV exclusif.

RÉGULATION DE L'OCCUPATION DE LA VOIE (ROV)
Système auquel s'appliquent les règles de la ROV.

SIGNAL AVANCÉ
Signal fixe relié à un ou plusieurs signaux dont il règle l'approche par un mouvement.

SIGNAL CONTRÔLÉ
En commande centralisée de la circulation (CCC) signal de canton qui peut donner l'indication Arrêt absolu jusqu'à ce que le contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF) lui fasse présenter une indication moins restrictive.

SIGNAL DE CANTON
Signal fixe implanté à l'entrée d'un canton et réglant la marche d'un mouvement à l'entrée ou à l'intérieur de ce canton.

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

SIGNAL DE QUEUE
Quand il est utilisé, signal qui désigne le dernier matériel roulant du mouvement. Le signal de queue peut être :

- un feu rouge, une plaque rouge réflectorisée, une unité de détection et de freinage (UDF), ou
- un fourgon de queue occupé, un groupe de locomotives télécommandées à traction répartie ou un wagon à freinage réparti, lorsqu'il s'agit du dernier matériel roulant dans la direction du déplacement.

SIGNAL FIXE
Signal ou panneau indicateur à emplacement fixe dont l'indication influe sur la marche d'un mouvement.

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

SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION DES TRAINS
Technologie d'exploitation ferroviaire qui améliore la protection lors des chevauchements d'autorisations grâce à sa capacité de permettre l'entrée dans la zone protégée par l'indication des signaux.

SYSTÈME DE CONTRÔLE ET DE FREINAGE EN QUEUE (TIBS)
Système équipé de composants de radiocommunication de trains avant et arrière d'un train en mesure de :
(i) surveiller et d'afficher la pression dans la conduite générale du dernier wagon;
(ii) calculer et d'afficher les mesures de distance;
(iii) déclencher un freinage d'urgence à l'arrière du train à partir de la locomotive de commande.

TITRES DE FONCTION :

Aiguilleur
Employé qui manoeuvre les aiguillages pour d'autres employés.

Autorité compétente
Contrôleur de la circulation ferroviaire ou le superviseur ferroviaire approprié.

Chef de train adjoint
Employé travaillant sous la supervision d'un chef de train. Peut aussi être désigné sous le nom d'agent de train ou d'agent de triage.

Chef de train
Employé responsable de la marche d'un mouvement.

Contremaître
Employé responsable de la protection des travaux en voie et des véhicules d'entretien.

Contrôleur de la circulation ferroviaire (CCF)
Employé chargé de superviser et de diriger les mouvements, et d'assurer la protection des travaux en voie et des véhicules d'entretien sur un territoire spécifique.

Employé auxiliaire
Employé qui peut agir temporairement comme membre de l'équipe ou exécuter d'autres tâches qui lui sont confiées.

Employé
Personne, employée par la Compagnie, qualifiée, selon les normes réglementaires et celles de la Compagnie. S'applique aux employés contractuels et aux employés d'autres compagnies et chemins de fer exploitant et/ou exécutant d'autres tâches réglementées sur les voies ferroviaires hôtes.

Mécanicien de locomotive
Employé qui commande la locomotive.

Pilote
Employé affecté à un mouvement lorsque le mécanicien de locomotive ou le chef de train, ou les deux ne sont pas familiers avec les caractéristiques physiques ou règles du chemin de fer sur lequel le mouvement doit circuler.

Préposé aux signaux
Employé responsable d'un enclenchement.

Sous-contremaître
Employé, qualifié en vertu du règlement, qui travaille sous la protection d'un contremaître.

TRAIN
Locomotive attelée ou non à des wagons ou à des voitures et destinée à circuler sur la voie principale à plus de 15 mi/h, ou véhicule d'entretien désigné comme un train.
TRANSFERT
Locomotive attelée ou non à des wagons ou à des voitures et circulant sur une voie principale à des vitesses ne dépassant pas quinze 15 mi/h.

TRAVAUX EN VOIE
Tout travail sur ou à proximité d'une voie dont l'exécution rend la voie dangereuse pour les mouvements circulant à vitesse normale, ainsi que tout travail qui exige la protection des employés ou de leurs machines travaillant à la construction ou la réparation de voie.

TRIAGE
Ensemble de voies non principales utilisées pour la manœuvre de matériel roulant ainsi que pour d'autres usages, sur lesquelles peuvent se faire des mouvements d'après les indications des signaux, les règles et les instructions spéciales.

VÉHICULE D'ENTRETIEN (VE)
Machine ou véhicule qui peut circuler sur une voie ferrée et qui, lorsqu'il s'y trouve, est utilisé pour l'inspection de la voie, des travaux en voie et d'autres activités ferroviaires.

VITESSES :
PETITE vitesse
Vitesse ne dépassant pas 15 milles à l'heure.

Vitesse de BIFURCATION
Vitesse ne dépassant pas 25 milles à l'heure.

Vitesse de BRANCHEMENT
Sauf indication contraire donnée par un signal ou dans des instructions spéciales, vitesse ne dépassant pas 15 milles à l'heure.

Vitesse LIMITÉE
Vitesse ne dépassant pas 45 milles à l'heure.

Vitesse de MARCHE À VUE
Vitesse qui permet l'arrêt non seulement en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant, mais aussi avant un aiguillage mal orienté, et qui ne doit jamais dépasser la PETITE vitesse.
La vitesse de MARCHE À VUE commande l'attention aux ruptures de rail. Lorsqu'une telle rupture est décelée, le mouvement doit s'arrêter immédiatement et ne poursuivre sa route qu'après en avoir reçu la permission du CCF ou du préposé aux signaux.

Vitesse MOYENNE
Vitesse ne dépassant pas 30 milles à l'heure.

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

VITESSE D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN
Vitesse qui :
(a) permet à un véhicule d'entretien de s'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un matériel roulant ou d'un autre véhicule d'entretien;
(b) permet à un véhicule d'entretien de s'arrêter avant un aiguillage mal orienté ou avant tout obstacle ou tout défaut de voie qu'il pourrait être dangereux de franchir ; et
(c) n'excède pas la vitesse maximale autorisée pour le véhicule d'entretien considéré.

Les véhicules d'entretien remorquant un matériel roulant ne doivent pas dépasser la moins élevée des vitesses suivantes : la vitesse permise pour les trains marchandises ou les trains voyageurs, ou les limitations temporaires de vitesse. La méthode de transmission des limitations temporaires de vitesse sera indiquée dans des instructions spéciales.

VITESSE EXCLUSIVE D'UN VÉHICULE D'ENTRETIEN
Lorsqu'un véhicule d'entretien est protégé par un POV exclusif, vitesse qui permet l'arrêt avant un aiguillage mal orienté. Les véhicules d'entretien remorquant du matériel roulant ne doivent pas dépasser la moins élevée des vitesses suivantes : la vitesse permise pour les trains marchandises ou les trains voyageurs, ou les limitations temporaires de vitesse. La méthode de transmission des limitations temporaires de vitesse sera indiquée dans des instructions spéciales.

VOIE DE SUBDIVISION
Voie non principale indiquée dans la colonne « Méthode d'exploitation» de l'indicateur qui est le prolongement de la voie principale et correspond à la voie directe à l'emplacement en question, tel que défini par des poteaux milliaires. La vitesse RÉDUITE s'applique jusqu'à la vitesse maximale indiquée dans l'indicateur. Les transferts ne doivent pas dépasser la vitesse de 15 mi/h sur une voie de subdivision.

VOIE D'ÉVITEMENT
Voie adjacente et rattachée à la voie principale désignée comme telle dans l'indicateur, les bulletins de marche (BM) ou les bulletins d'exploitation.

VOIE D'ÉVITEMENT NON SIGNALISÉE
Voie d'évitement sur laquelle les règles de la voie non principale s'appliquent et dont l'utilisation peut être régie par des instructions spéciales.

VOIE D'ÉVITEMENT SIGNALISÉE
Voie d'évitement sur la totalité de laquelle s'appliquent les règles de la CCC.

VOIE MULTIPLE
Deux voies principales ou plus d'une subdivision se trouvant au même endroit.

VOIE NON PRINCIPALE (VNP)
Toute voie autre que celles énumérées dans les colonnes de l'indicateur ayant CCC, ROV, BA ou zone de marche prudente applicable et, sauf dispositions contraires, comprenant une obligation de circuler à une vitesse RÉDUITE.

VOIE PRINCIPALE
Voie d'une subdivision qui traverse les gares et les relie entre elles, sur laquelle les mouvements, les véhicules d'entretien et les travaux en voie doivent être autorisés par une ou plusieurs méthodes d'exploitation.

VOIE SIMPLE
Une seule voie principale se trouvant à un endroit sur une subdivision.

TERRITOIRE DE VOIES D'ÉVITEMENT CONTRÔLÉES (TVEC)
Les voies d'évitement non signalisées indiquées dans des instructions spéciales et sur lesquelles s'appliquent les règles d'un TVEC.

ZONE DE MARCHE PRUDENTE
Partie de voie(s) principale(s) délimitée par des panneaux indicateurs de zone de marche prudente.

ZONE ENCLENCHÉE
Voies comprises entre des signaux d'enclenchement opposés et situés aux extrémités d'un enclenchement.

RÈGLES GÉNÉRALES

A Tout employé d'un service associé à des mouvements, à la manœuvre des aiguillages de voie principale ou qui assure la protection de travaux en voie et de véhicules d'entretien, doit :

(i) se soumettre aux règles applicables du REFC, 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, et des autres documents prescrits par la Compagnie;

(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 d'un mouvement, veiller aux intérêts de la Compagnie et collaborer à leur protection;

(v) obtenir rapidement l'aide nécessaire pour maîtriser une situation nuisible ou dangereuse;

(vi) connaître les règles et instructions de sécurité de la Compagnie relatives à son travail, et s'y conformer;

(vii) passer avec succès aux intervalles réglementaires, qui ne doivent pas dépasser trois ans, les examens prescrits sur le règlement et avoir avec lui, durant son service, un certificat de compétence valide en la matière;

(viii) 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;

(x) se présenter au travail frais et dispos, en pleine connaissance des tâches à accomplir et de son territoire d'affectation;

(xi) s'abstenir durant son service de se livrer à des activités non ferroviaires susceptibles de le distraire dans l'accomplissement de ses tâches. Sauf lorsque le permettent les politiques de la Compagnie, il est interdit durant le service de dormir ou de se mettre en position de dormir. Il est également interdit d'utiliser des appareils de divertissement personnel. Aucun document imprimé qui n'est pas associé aux mouvements ni exigé pour l'accomplissement du travail ne doit être affiché ni laissé à la vue dans la cabine d'une locomotive ou d'un véhicule d'entretien ou dans tout endroit désigné comme lieu de travail utilisé pour l'exploitation des trains, des transferts et des locomotives; et

(xii) l'utilisation de dispositifs de communication doit être restreinte aux besoins de l'exploitation ferroviaire. Les téléphones cellulaires ne doivent pas être utilisés lorsque le système radio ferroviaire est disponible. Lorsque les téléphones cellulaires sont utilisés au lieu du système radio, toutes les règles relatives aux communications radio s'appliquent.

B Des instructions spéciales figureront dans les indicateurs, les instructions générales d'exploitation, les bulletins d'exploitation ou les BM. Elles peuvent être annexées ou incorporées à des exemplaires du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*, mais ne restreignent pas l'intention de la règle, sauf lorsqu'une exemption officielle a été accordée.

C Les employés ont l'obligation de :

(i) faire preuve de vigilance pour éviter tout risque de blessure pour eux- mêmes et pour les autres;

(ii) s'attendre à ce qu'un mouvement, un véhicule d'entretien ou un matériel roulant surgisse à tout moment, dans l'un ou l'autre sens, sur une voie quelle qu'elle soit;

(iii) ne pas se tenir sur le chemin d'un matériel roulant en déplacement en attendant d'y monter;

(iv) ne pas se tenir sur le côté ni sur le toit d'un matériel roulant en déplacement là où le gabarit est réduit;

(v) ne pas se tenir sur le toit d'un matériel roulant en déplacement ni sur le chargement d'un wagon découvert en déplacement;

(vi) ne pas se tenir sur le bout d'un matériel roulant en déplacement, sauf pour manœuvrer un frein à main; et

(vii) ne pas se tenir sur un wagon en déplacement dont on sait, ou soupçonne, que le chargement est déplacé ou qui est endommagé au point que sa charpente ou ses composants peuvent manquer de solidité, ni sur le wagon qui le suit.

D Chaque employé doit connaître les points où le gabarit est réduit, de façon à se tenir sur ses gardes à leur approche. Si des panneaux indicateurs de gabarit réduit signalent ces points, c'est le seul avertissement qui en sera donné. En l'absence de tels panneaux dans un triage ou un terminal, l'emplacement du gabarit réduit sera indiqué dans des instructions spéciales.

E Sur une voie d'atelier principal, diesel ou de matériel remorqué, le gabarit peut être réduit. Si le gabarit est réduit sur ces voies, il ne sera pas repéré par un panneau indicateur et son emplacement ne sera pas indiqué ailleurs ou autrement.

F Que le gabarit soit réduit ou non sur une voie d'atelier principal, diesel ou de matériel remorqué, les employés ne doivent pas se tenir sur le toit ni sur les côtés du matériel roulant en déplacement.

G

(i) La consommation de boissons alcooliques ou autres substances enivrantes et de stupéfiants est interdite aux employés appelés à prendre leur service; la consommation et la possession de telles substances sont également interdites pendant le service.

(ii) 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.

(iii) 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.

(iv) 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.

H Sauf indication contraire, le présent règlement s'applique sans égard au nombre de voies principales.

I Les règles relatives à la voie principale s'appliquent aussi aux voies désignées comme voies d'évitement signalisées et autres voies signalisées.

J La lisibilité de chaque transmission reçue par méthode 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 ne doivent pas être utilisés et dans le cas d'autorisations sur support papier, doivent être détruits immédiatement.

K 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.

L Dans le présent règlement, les instructions spéciales ou les instructions générales d'exploitation, les titres de fonctions ci-après s'appliquent à tout employé, qui a la compétence nécessaire pour assumer les responsabilités correspondantes :
aiguilleur
chef de train
chef de train adjoint / contremaître
contremaître de chasse-neige / contrôleur de la circulation ferroviaire
mécanicien de locomotive
pilote
préposé aux signaux
signaleur
sous-contremaître

M Chaque fois que les termes locomotive(s), train(s), transfert ou mouvement 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 du mouvement. De plus :

(i) lorsque seulement un membre de l'équipe est en service, le règlement d'exploitation et les instructions nécessitant une conformité conjointe peuvent être mis en application par le mécanicien de locomotive ou le chef de train; et

(ii) en l'absence d'un mécanicien de locomotive sur une équipe composée d'au moins deux membres, le chef de train désignera un autre employé qualifié pour exécuter les tâches réglementaires du mécanicien de locomotive.

(iii) l'équipe d'exploitation d'un train de marchandises ou d'un transfert acheminant un ou plusieurs wagons-citernes chargés de matières dangereuses doit être composée d'au moins deux (2) membres.

N Les abréviations et acronymes suivants, ainsi que ceux autorisés par des instructions spéciales, peuvent être utilisés :

ARA	Aiguillage à rappel automatique
ar	Accusé de réception
agt	Agent de train
aig	Aiguillage
BA	Block automatique
BEQ	Bulletin d'exploitation quotidien
BMT	Bulletin de marche tabulaire
BM	Bulletin(s) de marche
CCC	Commande centralisée de la circulation
CCF	Contrôleur de la circulation ferroviaire
cdtr	Chef de train
chgmt	Chargement
com	Complété
ctm	Contremaître
DBC	Détecteur de boîtes chaudes et de pièces traînantes
DSA	Dispositifs de signalisation automatiques
E	Est
exp	Express
IS	Instruction spéciale
jct	Jonction
lia	Liaison
loc	Locomotive
MCE	Méthode de communication électronique
Mdses	Marchandises
méc loc	Mécanicien de locomotive
mi/h	Milles à l'heure
PM	Point milliaire
N	Nord
NA	Non applicable
no	Numéro
O	Ouest
PN	Passage à niveau
PI D/F CCC	Panneau indicateur de début/fin de CCC
PI D/F VP	Panneau indicateur de début/fin de voie principale
PI ZMP	Panneau indicateur de zone de marche prudente
PIG	Panneau indicateur de gare
POV	Permis d'occuper la voie
voy	Voyageur
ROV	Régulation de l'occupation de la voie
rpt	Répété
S	Sud
SO	Sans objet
SSR	Système spécial de régulation
sub	Subdivision
TIBS	Système de contrôle et de freinage en queue
TIT	Terminal d'information sur le terrain
tr	Travaux
TVEC	Territoire de voie d'évitement contrôlée
v	Voie
VNP	Voie non principale
VE	Véhicule d'entretien
V/E ou voie évit	Voie d'évitement
VSUB	Voie de subdivision

Les CCF peuvent utiliser des abréviations autorisées par le centre de contrôle pour les noms de gare, de subdivision et des points contrôlés dans les adresses de documents produits par ordinateur. Les abréviations régulières pour les jours de la semaine et pour les mois peuvent être utilisées.

O Dans le présent règlement, lorsque la configuration des voies empêche de respecter la distance prescrite pour la mise en place de signaux, de panneaux indicateurs ou de drapeaux, c'est la distance maximale disponible qui s'applique. Si, en raison de cette distance, un signal d'annonce se trouvera au même endroit que le drapeau dont il règle l'approche, un tel signal d'annonce n'a pas besoin d'être mis en place, mais indiqué dans le BM.

SERVICE DE L'HEURE ET INDICATEURS

1. HEURE

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

2. MONTRES

Tout chef de train, chef de train adjoint, mécanicien de locomotive, pilote, contremaître, contremaître de chasse-neige ou autre employé désigné par la Compagnie doit utiliser, durant son service, une montre fiable qui indique les heures, les minutes et les secondes :

(i) qu'il aura soin de tenir en bon état de marche de façon qu'elle n'avance ni ne retarde de plus de 30 secondes par période de 24 heures;

(ii) qu'il remettra à l'heure dès qu'elle aura plus de 30 secondes d'avance ou de retard;

(iii) en prenant son service, tout employé comparera l'heure indiquée par sa montre avec celle d'une source horaire approuvée par le chemin de fer. Si une source horaire approuvée par le chemin de fer n'est pas accessible, il obtiendra l'heure juste du CCF ou comparera l'heure indiquée par sa montre avec celle d'un employé qui a déjà obtenu l'heure juste. Les membres de l'équipe d'un train, d'un service de transfert ou de manœuvre compareront entre eux les indications de leurs montres le plus tôt possible après la prise de leur service.

3. HEURE EN VIGUEUR

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

4. AVIS DE CHANGEMENT D'HEURE

L'avis d'un changement d'heure sera donné par bulletin d'exploitation affiché au moins 72 heures avant l'entrée en vigueur de la nouvelle heure. Cet avis sera aussi donné par BM au moins 24 heures avant le changement d'heure, et sera conservé au moins 6 jours après.

5. EMPLOYÉS EN SERVICE AU MOMENT D'UN CHANGEMENT D'HEURE

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

(i) Passage de l'heure normale à l'heure avancée : à 0200, heure normale, avancer la montre d'une heure pour qu'elle indique 0300, heure avancée;

(ii) Passage de l'heure avancée à l'heure normale : à 0200, heure avancée, reculer la montre d'une heure pour qu'elle indique 0100, heure normale; et vérifier immédiatement l'exactitude de l'heure en vertu de la règle 2, alinéa (iii).

6. INDICATEURS

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

7. AVIS DE PARUTION D'UN NOUVEL INDICATEUR OU D'UN SUPPLÉMENT

Un avis de parution d'un nouvel indicateur ou d'un supplément sera donné par bulletin d'exploitation affiché au moins 72 heures avant son entrée en vigueur. Cet avis sera aussi donné par BM au moins 24 heures avant l'entrée en vigueur du nouvel indicateur ou du supplément, et sera conservé au moins 6 jours après.

Les avis doivent aussi être communiqués aux autres employés concernés.

8. SIGNES ET SCHÉMAS

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

- B Bulletins d'exploitation
- C Zone de marche prudente
- D Faire rapport du départ des trains ou des transferts au CCF
- S Dérailleur spécial
- X Liaison entre voies principales
- Y Triangle de virage
- * Voir la directive particulière
- + Enclenchement – voir la directive particulière

(b) La méthode d'exploitation et les limites d'une voie simple ou multiple seront précisées dans l'indicateur.

(c) 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 ou dans des instructions spéciales.

(d) La capacité utile des voies d'évitement et l'étendue de la zone de marche prudente ainsi que de la zone d'application des BMT et des BEQ seront indiquées dans les colonnes de l'indicateur, à côté de la colonne Gares ou dans les directives particulières à la subdivision.

SIGNAUX – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

11. TORCHES

(a) Un mouvement qui approche d'une torche à flamme rouge, brûlant sur sa voie ou à proximité ou au-delà du rail le plus rapproché d'une voie adjacente, doit observer la vitesse RÉDUITE sur une distance de 2 milles après la torche. S'il circule à une vitesse autre que la vitesse RÉDUITE, le mouvement doit immédiatement ralentir 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.

(c) **OPTIONNEL**

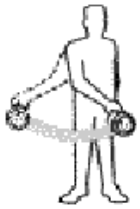
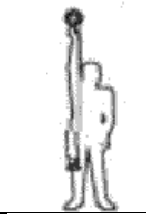
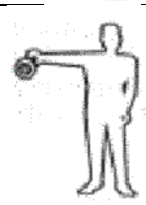
Lorsque la torche brûle sur la voie occupée par un mouvement qui approche à vitesse RÉDUITE ou de MARCHE À VUE, conformément à une règle autre que la présente règle 11, un arrêt doit être fait avant de franchir l'emplacement de la torche.

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, présenté comme la lanterne dans les croquis suivants, donnent la même indication.

PRÉSENTATION DES SIGNAUX ET SIGNIFICATION

(i)		Lanterne balancée perpendiculairement à la voie. ARRÊTER
(ii)		Lanterne animée d'un mouvement circulaire perpendiculaire à la voie et plus ou moins rapide selon la vitesse à atteindre. RECULER
(iii)		Lanterne élevée et abaissée plus ou moins rapidement selon la vitesse à atteindre. AVANCER
(iv)		Lanterne balancée horizontalement au-dessus de la tête, perpendiculairement à la voie (à l'arrêt). SERRER LE FREIN À AIR
(v)		Lanterne tenue à bout de bras au-dessus de la tête (à l'arrêt). DESSERRER LE FREIN À AIR
(vi)		Lanterne tenue horizontalement à bout de bras RALENTIR
(vii)	Tout objet vivement agité par quiconque sur la voie ou à proximité constitue un signal d'arrêt.	

(b) Un signal d'avancer ou de reculer doit être donné par rapport à l'avant de l'engin de commande.

(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) Si possible, lorsqu'une manœuvre est exécutée, les signaux doivent être donnés directement au mécanicien de locomotive.

(e) Au cours de manœuvres dirigées 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 mouvement qui n'occupe pas la voie principale ne doit pas donner le signal à main d'avancer à un mouvement qui approche.

(g) Lorsque la radio est utilisée au lieu des signaux à main, les employés seront régis par la règle 123.1.

13. CLOCHE DE LA LOCOMOTIVE

(a) Il faut faire sonner la cloche de la locomotive :

(i) lorsqu'une locomotive est sur le point de se déplacer, sauf lorsqu'une manœuvre nécessite des arrêts et des départs fréquents après le mouvement initial;

(ii) au passage d'un mouvement arrêté sur une voie adjacente;

(iii) à l'approche et au franchissement d'installations de gare ou de zones d'atelier, ou en manœuvre à leurs abords; et

(iv) à un quart de mille de tous les passages à niveau publics (sauf dans les zones spécifiées dans des instructions spéciales), jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé par la locomotive ou par les wagons ou voitures. Aux passages à niveau où un signal par sifflet doit être donné en vertu de la règle 14 (l), il n'est pas nécessaire de faire sonner la cloche.

(b) Si la cloche de l'engin de tête tombe en panne, il faut la réparer le plus tôt possible ou, à défaut, le mouvement doit se rendre jusqu'au premier point où elle pourra être remise en état. Il faut faire sonner, si elle est disponible, la cloche d'un autre engin, sans arrêt ou selon les ordres du mécanicien de locomotive, par un autre membre de l'équipe lorsque celui-ci est disponible.

14. SIGNAUX PAR SIFFLET DE LOCOMOTIVE

NOTA :

(i) Chaque fois que le mot « sifflet » apparaît dans le présent règlement, il désigne aussi le klaxon de la locomotive. Les signaux prescrits dans la présente règle sont représentés par « o » pour les coups brefs et par «_____» pour les coups longs.

(ii) Les signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés selon les indications de la présente règle, de façon distincte et avec une intensité et une durée en rapport avec la distance à laquelle ils doivent porter. Il est interdit de se servir du sifflet de la locomotive sans motif valable.

(iii) Pour les signaux ci-dessous suivis du symbole (#), la radio ne doit pas être utilisée au lieu du sifflet.

(a) o

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

(b) o o

Nota : Ne s'utilise pas en manœuvre.

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

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

(e) o o o o o o

Avertit le personnel de la voie qu'il y a un incendie sur l'emprise du chemin de fer ou à proximité. (Doit être répété aussi souvent que nécessaire.)

(f) Succession de coups brefs

(#) Alerte les personnes ou les animaux qui sont sur la voie ou à proximité.

(l) _____ _____o _____

(i) (#) Aux passages à niveau publics :

Là où il est nécessaire, un poteau ou panneau indicateur commandant de siffler sera situé à ¼ de mille avant chaque passage à niveau public.

Le signal par sifflet doit être actionné par les mouvements circulant :

- à plus de 44 mi/h, au panneau indicateur commandent de siffler ;
- à 44 mi/h ou moins, afin de donner un délai d'avertissement de 20 secondes avant d'engager le passage à niveau.

Le signal par sifflet doit être prolongé ou répété jusqu'à ce que le passage à niveau soit entièrement occupé.

EXCEPTION : Ne s'applique pas lorsqu'une protection manuelle doit être assurée ou que l'on pousse du matériel autre qu'un chasse-neige sur un passage à niveau protégé par des dispositifs de signalisation automatiques.

(ii) (#) À d'autres poteaux indicateurs commandant de siffler indiqués dans des instructions spéciales.

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

(iv) Des instructions spéciales s'appliqueront lorsqu'un tel signal est interdit, en tout ou en partie.

(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; et
  (ii) à l'approche et au franchissement d'installations de gare, de triages et de passages à niveau publics. En outre, le mouvement ne doit pas dépasser 25 mi/h à l'entrée d'un passage à niveau public non protégé par des dispositifs de signalisation automatiques tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

(t) Lorsqu'un chasse-neige est attelé à l'avant d'une locomotive, l'employé responsable du chasse-neige doit donner les signaux par sifflet de locomotive 14(f) et 14(l). Tous les autres signaux par sifflet de locomotive doivent être donnés par le mécanicien de locomotive, de la manière prescrite dans la présente règle.

17. PHARE AVANT

Les mouvements précédés d'un matériel équipé d'un phare à l'avant doivent présenter celui-ci :

(a) à sa pleine intensité dans le sens de la marche, à l'approche de tous les passages à niveau et jusqu'à ce que ceux-ci soient entièrement occupés;
(b) à sa pleine intensité dans le sens de la marche pendant tout déplacement sur la voie principale ;
(c) aux deux extrémités de la locomotive pendant un déplacement sur une voie non principale, avec possibilité de l'éteindre à l'extrémité attelée aux wagons ou aux voitures.

EXCEPTIONS : Quand un mouvement n'approche pas d'un passage à niveau public, le phare avant peut être éteint ou mis en veilleuse dans les circonstances suivantes :

(i) à l'approche d'un mouvement de sens contraire ;
(ii) sur un train transportant des voyageurs, à l'approche d'un endroit où le train doit prendre ou laisser des voyageurs;
(iii) la nuit pour ne pas gêner les conducteurs des véhicules venant en sens inverse sur les routes adjacentes ; ou
(iv) lorsque le mauvais temps gêne la vision des membres de l'équipe de conduite.

18. PANNE DU PHARE AVANT

(a) Si le phare avant d'un mouvement tombe en panne et qu'il ne peut être réparé, des phares de fossé seront utilisés à sa place et le mouvement pourra poursuivre sa marche.
(b) Si tous les phares avant et tous les phares de fossé tombent en panne, il faut se servir des moyens d'éclairage disponibles pour se rendre jusqu'au premier point où les réparations peuvent être faites. Aux passages à niveau publics et privés non protégés par des dispositifs de signalisation automatique, les mouvements ne doivent pas dépasser 10 mi/h à l'entrée, sauf si le passage est confirmé libre de circulation et qu'il restera libre jusqu'à ce qu'il soit occupé.

19. PHARES DE FOSSÉ

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

Si un ou des phares de fossé tombent en panne durant le parcours, le mouvement peut poursuivre sa marche jusqu'au premier endroit où les réparations pourront être faites.

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 mouvement 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 roulant. Il est alors interdit de s'atteler à ce matériel roulant ou de le déplacer. Le retrait du signal à une ou aux deux extrémités du matériel roulant indique qu'il n'y a pas d'ouvrier à proximité et qu'il est permis de s'atteler à ce matériel roulant ou de le déplacer.
  EXCEPTION : Le mécanicien de locomotive doit être informé avant que des réparations ne puissent être effectuées sur son mouvement. Ainsi prévenu, le mouvement ne peut être déplacé, ni les freins serrés ou desserrés, jusqu'à ce que les ouvriers informent celui-ci qu'ils s'en sont éloignés.
(b) Aucun autre matériel roulant qui masquerait le signal bleu ne doit être placé sur la même voie à l'insu des ouvriers. Lorsque du matériel roulant est placé sur la même voie, le mouvement amenant 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 règleront l'utilisation d'autres moyens approuvés pour assurer la protection d'ouvriers qui réparent ou inspectent du matériel roulant.

27. SIGNAL IMPARFAITEMENT DONNÉ

(a) Sous réserve du paragraphe (b) ci-dessous, un signal fixe imparfaitement donné, ou l'absence d'un signal fixe là où il s'en trouve ordinairement un, doit être interprété comme donnant son indication la plus restrictive. Un signal imparfaitement donné doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente le plus tôt possible.

(b) Lorsqu'on remarque qu'un ou plusieurs feux d'un signal de canton ou d'enclenchement sont éteints, et qu'au moins un feu demeure allumé au vert ou au jaune, les mouvements peuvent poursuivre leur marche en ralentissant à la PETITE vitesse au franchissement des branchements lorsque c'est faisable, et être prêts à s'arrêter au signal suivant.
EXCEPTION : Si le feu au bas d'un signal est allumé au jaune, qu'il ne clignote pas et qu'au moins un autre des feux est éteint, tout mouvement approchant d'un tel signal et roulant :

- à vitesse de marche à vue;
- prêt à s'arrêter; ou
- prêt à se conformer à la vitesse de marche à vue ou réduite;

doit considérer le signal en question comme présentant une indication de MARCHE À VUE.

(c) Lorsque l'on sait ou soupçonne qu'un signal est endommagé, il doit être interprété comme donnant son indication la plus restrictive.

(d) Lorsqu'un signal de canton ou d'enclenchement donne une indication autre que la progression normale par rapport au signal avancé, le mouvement doit s'arrêter immédiatement tout en respectant les pratiques de conduite des trains établies et il faut communiquer avec le CCF ou le préposé aux signaux pour obtenir d'autres instructions.

(e) Les réparations de signaux endommagés doivent être faites seulement par des employés qualifiés. Les signaux qui ont été renversés doivent être replacés seulement par un employé autorisé. Si l'on sait ou redoute qu'une guérite de signalisation a été endommagée, il faut en faire part immédiatement au CCF.

33. OBSERVATION DE LA VITESSE

Lorsqu'un mouvement dépasse la vitesse autorisée, les membres de l'équipe doivent se rappeler les uns aux autres la vitesse à observer. Si cette démarche n'a pas de suite, ou si l'on constate que le mécanicien de locomotive ne réagit pas ou qu'il est hors d'état de réagir, les autres membres de l'équipe doivent prendre des mesures immédiates pour assurer la sécurité du mouvement, en allant jusqu'à déclencher un arrêt d'urgence si la situation l'exige.

34. RECONNAISSANCE ET OBSERVATION DES SIGNAUX FIXES

(a) L'équipe d'une locomotive de commande de tout mouvement 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 un mouvement 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.
Les signaux/panneaux indicateurs suivants doivent être communiqués :

(i) Signaux de canton et d'enclenchement ;
(ii) Signaux des règles 42 et 43 ;
(iii) Panneau avancé un mille d'un enclenchement ;
(iv) Panneau avancé un mille d'un détecteur de boîtes chaudes ;
(v) Panneau indicateur d'arrêt ;
(vi) Panneau indicateur début ROV ;
(vii) Signal rouge entre les rails ;
(viii) Signal d'arrêt donné par un signaleur ;
(ix) Un aiguillage mal orienté pour l'itinéraire d'un mouvement touché ;
(x) Panneau indicateur avancé un mille d'une zone de marche prudente ;
(xi) Panneau indicateur de zone de marche prudente ;
(xii) Panneaux indicateurs avancés de limitation permanente de vitesse ; et
(xiii) Panneaux indicateurs de vitesse de zone, là où il y a une réduction de vitesse par rapport à la zone précédente.

(c) Si la réaction à un signal influant sur leur mouvement 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 de locomotive est hors d'état de réagir, les autres membres de l'équipe doivent prendre des mesures immédiates pour assurer la sécurité du mouvement, en allant jusqu'à déclencher un arrêt d'urgence si la situation l'exige.

35. SIGNALEMENT DES SITUATIONS D'URGENCE

Cette règle n'autorise pas l'occupation de voie principale ni les travaux en voie.

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

(b) Dans chaque direction si c'est possible, un signaleur doit se rendre à la distance prescrite du point dangereux afin de s'assurer qu'un mouvement qui approche aura le temps et l'espace nécessaires pour s'arrêter avant d'atteindre ce point. Sauf disposition contraire, un signaleur doit se rendre à au moins 2 milles du point dangereux, jusqu'à un endroit d'où il pourra être vu distinctement par un mouvement qui approche.

Lorsqu'il voit un mouvement 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 jusqu'à ce que le mouvement auquel il s'adresse :

(i) ait accusé réception du signal d'arrêt en faisant entendre le signal par sifflet de locomotive prescrit à la règle 14(b) (deux coups brefs);

(ii) se soit arrêté; ou

(iii) ait atteint la position du signaleur.

(c) Un mouvement arrêté par un signaleur ne doit pas repartir avant d'avoir reçu ses instructions.

(d) Le signaleur doit avoir avec lui un drapeau rouge et huit torches rouges. La présence d'un sceau intact atteste que la trousse de signalisation est bien approvisionnée.

36. RÉDUCTION DE LA DISTANCE DE PROTECTION PAR SIGNALEUR

Aux fins de l'application des règles 35, 42/842 et 43/843 sur une subdivision désignée dans des instructions spéciales où la vitesse maximale d'un mouvement n'est pas supérieure à 30 mi/h, la distance minimale de protection, normalement de deux milles est réduite à un mille.

PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE ET DES CONDITIONS EN VOIE

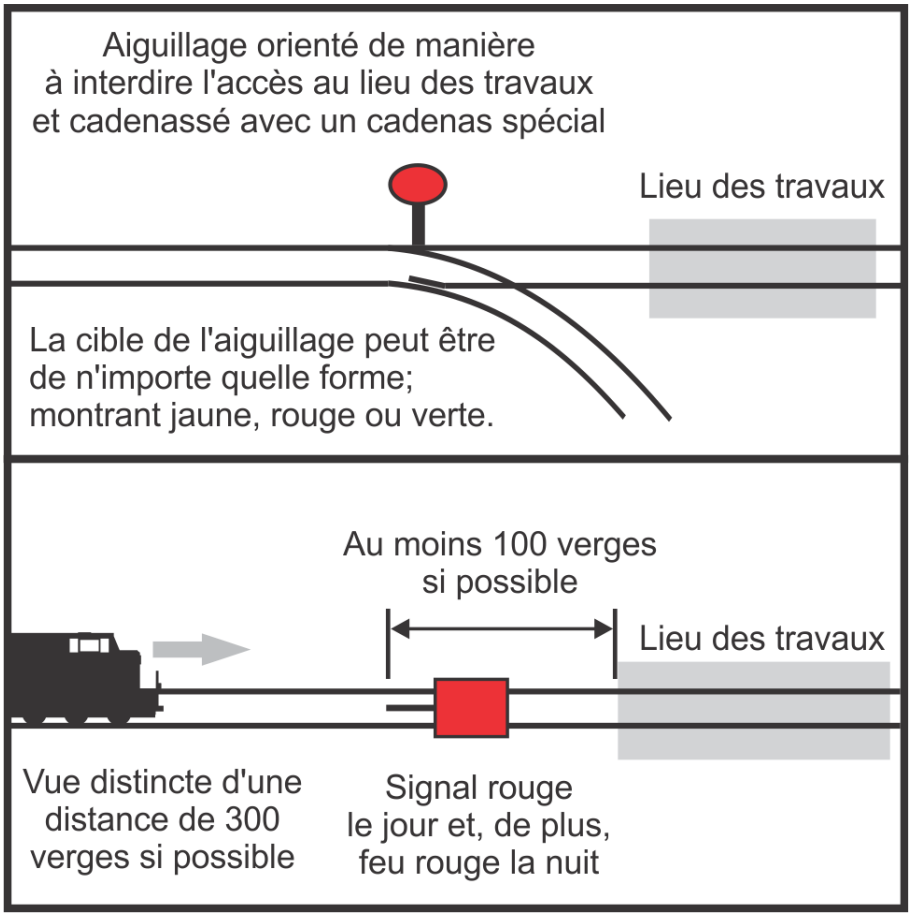
40. GÉNÉRALITÉS

(a) Des instructions spéciales préciseront quand les règles 42/842, 43/843 et 849 s'appliquent à une voie non principale.

(b) Lorsque des directives particulières d'un indicateur ou des instructions spéciales indiquent que le BMT et (ou) le BEQ s'appliquent sur une voie non principale, la protection des travaux en voie et des conditions en voie peut être assurée en vertu des règles 42/842 et 43/843.

41. PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE ET DANS UNE ZONE DE MARCHE PRUDENTE

La présente règle ne s'applique pas aux voies principales à l'extérieur d'une zone de marche prudente, aux voies d'évitement signalisées ou aux autres voies signalisées, non plus qu'aux voies mentionnées dans des instructions spéciales.



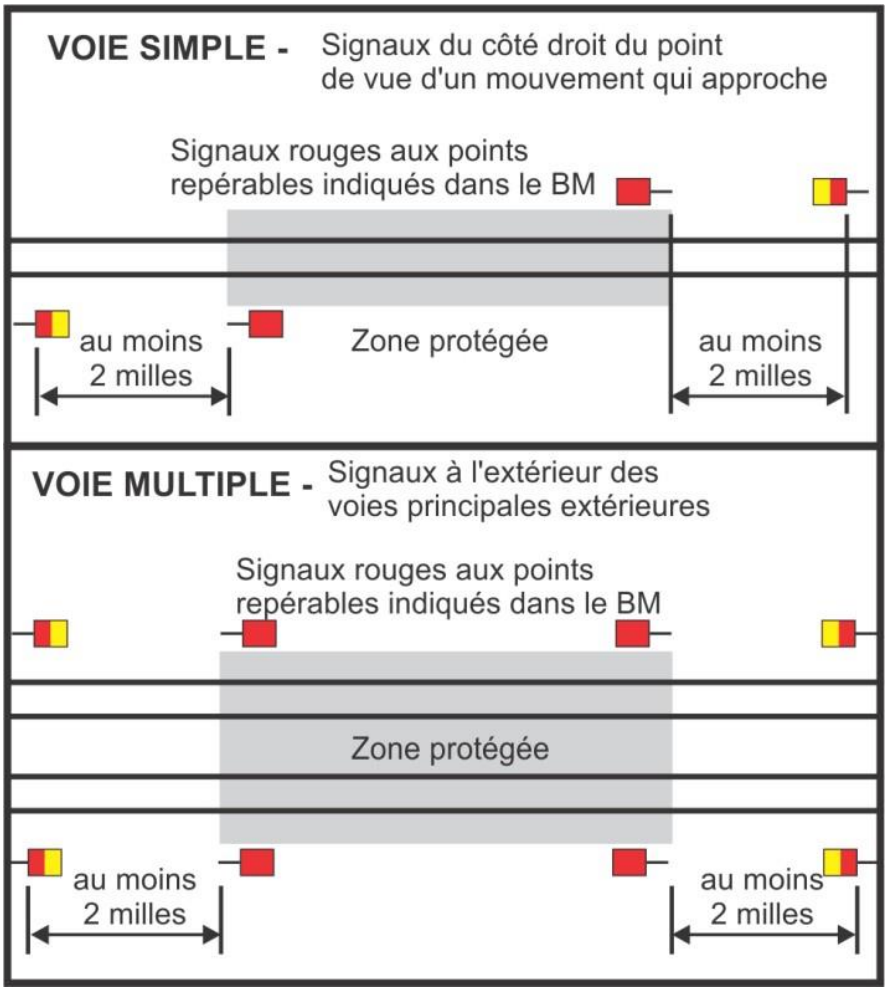
Nota : Le contremaître doit consulter la règle 841**.**

(i) Tout mouvement devant utiliser une voie protégée par un signal rouge placé entre les rails ou par un aiguillage verrouillé par un cadenas spécial doit être arrêté avant de franchir ce point protégé et, le cas échéant, suivre les instructions reçues du contremaître.

(ii) Seul le contremaître ou un employé autorisé par lui peut enlever le signal rouge et/ou le cadenas.

(iii) Aucun matériel roulant qui masquerait le signal rouge ne doit être placé sur la même voie.

42. PROTECTION PRÉVUE



Nota : Le contremaître doit consulter la règle 842.

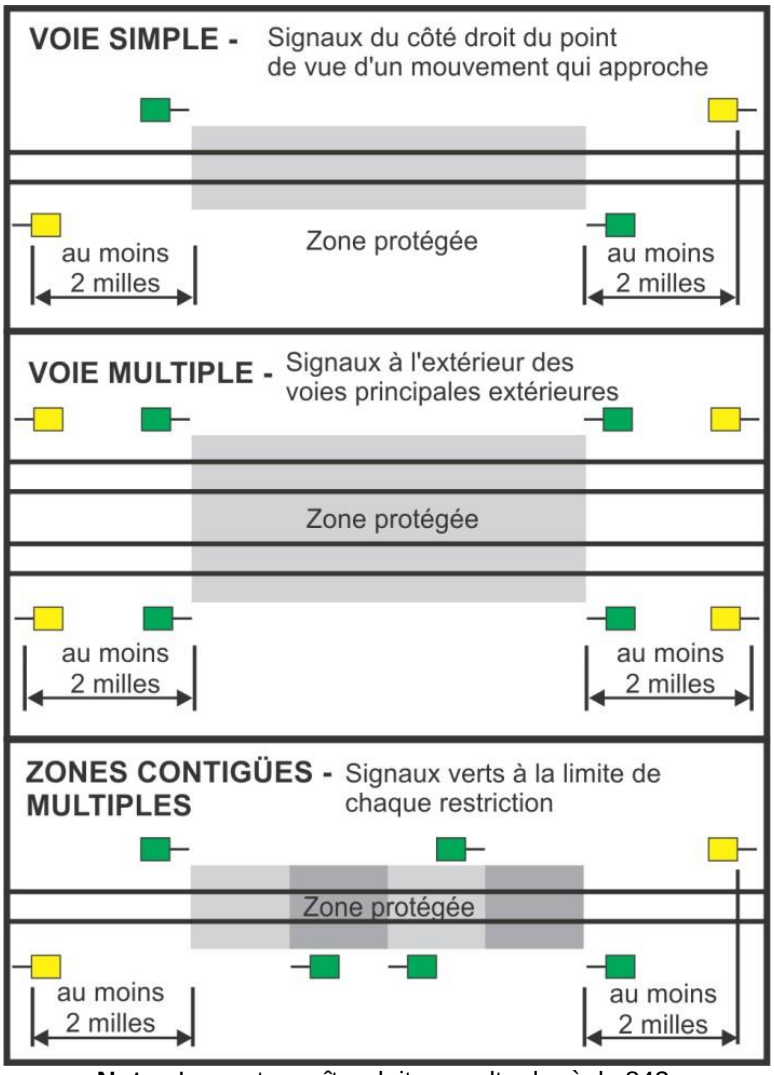
(a) Les signaux de la règle 42 ne doivent pas être en place plus de 30 minutes avant ou après les heures indiquées dans le BM à moins que ce ne soit prévu dans le BM.

(b) Un mouvement en possession du modèle Y ne doit pas poursuivre sa route au- delà du signal rouge situé au point repérable indiqué dans le BM, ni entrer dans la zone protégée indiquée dans le BM, ni inverser son mouvement à l'intérieur de cette zone avant d'avoir reçu des instructions du contremaître nommé dans le BM. Lorsqu'il faut utiliser une voie en particulier, les instructions du contremaître doivent préciser la voie sur laquelle les instructions s'appliquent.

(c) Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître nommé dans le BM, et celui-ci doit en accuser réception.

(d) Lorsqu'il y a un branchement signalisé à moins de deux (2) milles d'une protection-règle 42 qui ne s'applique pas à toutes les voies, tous les mouvements doivent s'en approcher prêts à observer les exigences de la règle 42, jusqu'à ce que leur itinéraire soit confirmé.

43. PROTECTION D'UNE VOIE EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE



Nota : Le contremaître doit consulter la règle 843.

La protection d'une voie exigeant une limitation de vitesse, en vertu d'un BM de modèle V, sera signalée sur le terrain de la façon suivante :

(i) par un signal jaune placé à la droite de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche, au moins deux milles dans chaque direction à partir de la zone la plus éloignée spécifiée dans le BM ; et

(ii) par un signal vert placé à la droite de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche, dans chaque direction, immédiatement au-delà du défaut.
EXCEPTION : Lorsque les défauts signalés sur un même BM se trouvent dans des zones contiguës, un seul signal vert doit être présenté d'un côté ou l'autre de la voie, afin de signaler chaque restriction à l'intérieur de la zone.
Lorsqu'une limitation de vitesse en vertu de la règle 43 correspond à un seul point milliaire, elle sera repérée par un seul signal vert, présenté de l'un ou l'autre côté de la voie.

Lorsque la mise en place des signaux de la règle 43 est retardée, la mention suivante sera ajoutée au modèle V: «Les signaux peuvent ne pas être en place »

(a) Un mouvement ne doit pas dépasser la vitesse indiquée par le BM à la hauteur d'un signal vert ou entre des signaux verts opposés.

(b) Lorsqu'il y a un branchement signalisé à moins de deux (2) milles d'une limitation de vitesse qui ne s'applique pas à toutes les voies, tous les mouvements doivent s'en approcher prêts à observer la limite de vitesse, jusqu'à ce que leur itinéraire soit confirmé.

44. ANOMALIES 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, un mouvement doit se comporter comme si ces signaux étaient normalement en place. Le CCF doit être informé de l'anomalie le plus tôt possible.

(b)

(i) Un mouvement qui rencontre un signal à bande jaune sur bande rouge, à l'intérieur du 30 minutes allouées par la règle 42 (a) peut poursuivre sa route en suivant les instructions reçues du contremaître nommé dans le BM. S'il n'est pas possible de communiquer avec le contremaître, le mouvement doit être prêt à s'arrêter à un signal rouge; en l'absence d'un tel signal à l'endroit mentionné dans le BM, il faut en informer le CCF.

(ii) Un mouvement qui rencontre un signal rouge à l'intérieur du 30 minutes allouées par la règle 42 (a) doit s'arrêter, à moins d'avoir reçu au préalable du contremaître nommé dans le BM des instructions de poursuivre sa route. S'il n'est pas possible de communiquer avec le contremaître, un membre de l'équipe doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF et suivre ses instructions.

(iii) Un mouvement qui rencontre un signal à bande jaune sur bande rouge ou un signal rouge sans être en possession d'un modèle Y exigeant la mise en place d'un tel signal ou en dehors du 30 minutes allouées par la règle 42 (a), doit s'arrêter. Un membre de l'équipe doit communiquer le plus tôt possible avec le CCF et suivre ses instructions.

(iv) Si le système de BMT/BEQ et le superviseur de l'Ingénierie du territoire indiquent que la règle 42 n'est pas en vigueur ou qu'elle ne le sera pas dans la zone où se trouve le signal, le CCF peut autoriser le mouvement à reprendre sa vitesse normale. Le superviseur de l'Ingénierie prendra les dispositions pour faire retirer les signaux et pourrait demander à l'équipe d'un mouvement de les prendre avec elle.

(c) Un mouvement qui se trouve dans la zone d'application du modèle Y doit être arrêté au moment où la protection entre en vigueur, à moins qu'auparavant un membre de son équipe n'ait reçu des instructions autres du contremaître nommé dans le BM.

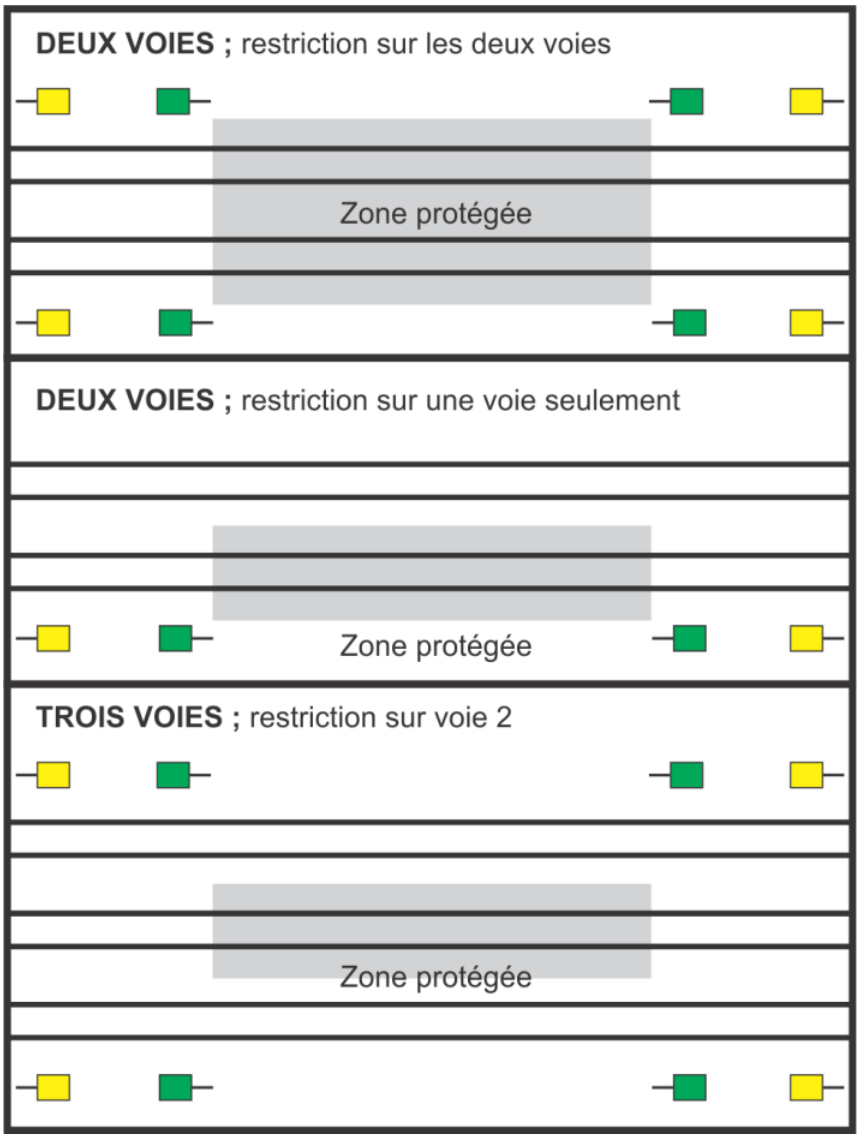
(d) En l'absence d'un ou de plusieurs des signaux de la règle 43, le mouvement se conformera aux instructions du modèle V. Le CCF doit être informé de l'anomalie le plus tôt possible.

(e) Un mouvement qui rencontre un signal jaune ou vert sans être en possession d'un BM exigeant la mise en place d'un tel signal doit réduire sa vitesse à 10 mi/h et communiquer immédiatement avec le CCF. Le mouvement se conformera aux instructions reçues du CCF. Si le système de BMT/BEQ et le superviseur de l'Ingénierie du territoire indiquent que la règle 43 n'est pas ou ne sera pas en vigueur dans la zone où se trouve le signal, le CCF peut autoriser le mouvement à reprendre sa vitesse normale. Le superviseur de l'Ingénierie prendra les dispositions pour faire retirer les signaux et pourrait demander à l'équipe d'un mouvement de les prendre avec elle.

(f) Lorsqu'une rupture de rail a été découverte par un employé de l'Ingénierie et qu'il est sécuritaire de la franchir à une vitesse inférieure à celle permise, le CCF fournira une protection par BM aux mouvements concernés en indiquant la vitesse à laquelle il est permis de la franchir et comment son emplacement sera identifié sur le terrain, soit par un panneau d'annonce de rupture de rail ou par la présence d'un contremaître à l'endroit indiqué. Les signaux prescrits par la règle 43 ne seront pas en place.

45. MISE EN PLACE DE SIGNAUX EN VOIE MULTIPLE

À l'exception d'une subdivision désignée dans des instructions spéciales, les signaux exigés par les règles 42/842 et 43/843 doivent être placés à l'extérieur de la voie la plus à l'extérieur et non entre les voies principales.



CIRCULATION DES MOUVEMENTS

62. LOCOMOTIVES LAISSÉES SANS SURVEILLANCE

Quand on laisse sans surveillance une locomotive à l'extérieur d'un triage ou d'un terminal surveillé :

(a) Il faut verrouiller la cabine pour empêcher toute intrusion;
(b) Le levier d'inversion du sens de marche doit être retiré de la cabine, sous réserve du paragraphe (c) qui suit;
(c) Par température sous zéro, cette locomotive n'est pas soumise à la disposition (b) si elle n'est pas dotée d'une fonction de ralenti accéléré.

63. EXIGENCES RELATIVES AUX TRAINS MARCHANDISES

Les trains marchandises remorquant des wagons doivent être exploités avec un système TIBS ou un fourgon de queue occupé.

EXCEPTION : Un train marchandises qui doit être coupé en deux pour effectuer une manœuvre de dédoublement, ramasser ou laisser des wagons, dégager un passage à niveau ou effectuer toute autre opération similaire peut circuler sans UDF ou sans fourgon de queue occupé dans la mesure où cela est nécessaire pour la réalisation des opérations en question, mais sans dépasser 25 mi/h s'ils remorquent des wagons.

64. EXIGENCES RELATIVES AUX TRANSFERTS

(i) Le mécanicien de locomotive doit vérifier qu'il y a suffisamment de freins en bon état de fonctionnement pour contrôler la marche du transfert, et en obtenir la confirmation le plus tôt possible au moyen d'un essai de frein en marche.
(ii) Sauf là où la protection est assurée par une zone de marche prudente ou des signaux de canton, tout le matériel roulant du transfert doit être alimenté en air. Il faut vérifier que les freins des trois derniers wagons ou voitures, s'il y a lieu, sont en bon état de fonctionnement.
(iii) Tout le matériel roulant des transferts transportant des marchandises dangereuses sur des voies régies par une méthode d'exploitation doit être alimenté en air.
(iv) Les locomotives avec loco-commande utilisées en service de transfert peuvent uniquement circuler sur la voie principale si l'opérateur qualifié est muni d'un pupitre de conduite portable (PCP) fonctionnel. Chaque opérateur qualifié, jusqu'à un maximum de deux, doit posséder un PCP fonctionnel.

65. EXIGENCES RELATIVES AUX LOCOMOTIVES EN SERVICE DE MANOEUVRE

Une locomotive en service manœuvre qui doit s'engager la voie principale pour effectuer un jumelage de rames de wagons, faire une manœuvre aller-retour ou traverser une voie principale, ne sera pas considérée comme un train ou un transfert, sauf dans l'application des règles 301 à 315 et 560 à 578.

80. AUTORISATION RELATIVE À LA VOIE PRINCIPALE

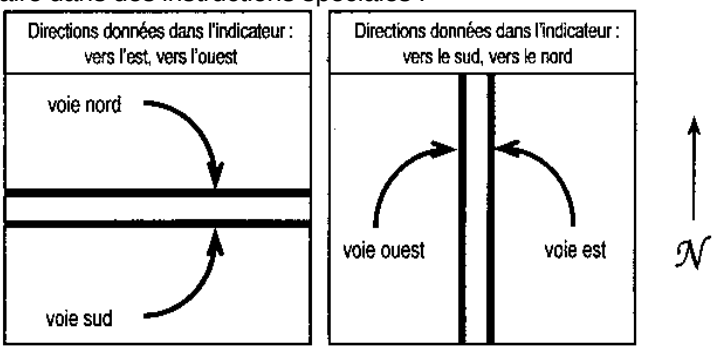
(a) Un mouvement ne doit pas obstruer la voie principale, ni y entrer, sans autorisation. Les mouvements seront autorisés comme suit :

CCC	Indication de signal, permission du CCF ou autorisation écrite.
ROV	Feuille de libération
Zone de marche prudente	Règle 94
SSR	Instructions specials

(b) Si un mouvement occupe ou obstrue sans autorisation une voie principale ou une voie dans un territoire de voies d'évitement contrôlées, ou franchit sans autorisation un signal de canton ou d'enclenchement donnant l'indication Arrêt absolu, il faut l'arrêter et mettre en place la protection prévue par les règles 35 et 125. On doit alors prévenir le CCF ou le préposé aux signaux dans les plus brefs délais.
   (i) Le CCF ou le préposé aux signaux émettra des instructions au besoin.
   (ii) Si ces instructions comprennent une autorisation pour avancer ou pour inverser la marche, le mouvement devra, à moins d'en être dispensé par le CCF ou le préposé aux signaux :
      - examiner tout aiguillage à double commande ou à manœuvre électrique qu'il occupe, pour s'assurer que les aiguilles sont bien orientées pour l'itinéraire à suivre, et qu'aucune partie de l'aiguillage n'est endommagée ou brisée.
      - se conformer à la règle 104.2 (b) aux aiguillages à double commande. Aux fins de l'application de cette règle, le mouvement peut se déplacer avant que l'aiguillage à double commande soit manœuvré à la main, mais seulement sur une distance suffisante pour que les roues puissent dégager les aiguilles

81. DÉSIGNATION DE VOIE MULTIPLE

(a) Lorsque deux voies principales sont en service, elles doivent être désignées de la façon ci-après, sauf indication contraire 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.

82. ZONE DE CIRCULATION AUTORISÉE

Les zones d'application des autorisations écrites doivent être définies par des points repérables. Il peut s'agir de noms de gare, de panneaux indicateurs de gare, d'aiguillages, de signaux, de panneaux de points milliaires et d'autres panneaux ou infrastructures qui sont identifiés par un point milliaire spécifique.

(a) Lorsqu'un aiguillage ou l'emplacement d'un signal sert à délimiter la zone d'application, l'autorisation accordée s'étend seulement jusqu'au point d'obstruction de l'aiguillage ou jusqu'à l'emplacement du signal.
(b) Lorsque des panneaux de points milliaires ou des points milliaires spécifiques servent à délimiter la zone d'application, l'autorisation accordée s'étend seulement jusqu'au point milliaire spécifique indiqué.
(c) Lorsque des noms de gare servent à délimiter la zone d'application, l'autorisation accordée ne permet pas d'utiliser la voie principale entre les aiguillages de la voie d'évitement à l'une ou l'autre des gares mentionnées. Là où il n'y a pas de voie d'évitement, l'autorisation s'étend jusqu'au panneau indicateur de gare.

83. BULLETINS D'EXPLOITATION

(a) Des bulletins d'exploitation seront publiés par l'autorité compétente, dans la forme prescrite. Les employés chargés d'insérer dans un recueil ou d'afficher les bulletins d'exploitation doivent inscrire sur chaque bulletin l'heure et la date de son insertion ou de son affichage. Les bulletins d'exploitation ne contiendront que des renseignements ou des instructions sur la circulation des mouvements. Des bulletins portant le même numéro ne doivent pas être en vigueur en même temps.
(b) Avant de commencer leur service à leur terminal d'affectation où se trouve un recueil ou un tableau d'affichage de bulletins d'exploitation, tous les employés responsables de l'exploitation ou de la supervision de mouvements doivent lire et comprendre les bulletins d'exploitation concernant le territoire sur lequel ils circuleront.
(c) Un bulletin sommaire 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 aux intervalles indiqués dans les instructions spéciales. Les bulletins d'exploitation antérieurs dont il n'est pas fait mention dans le bulletin sommaire cessent d'être valides. Les bulletins sommaires peuvent aussi contenir la totalité du contenu des bulletins d'exploitation prenant effet à ou après la date d'entrée en vigueur du bulletin sommaire et ne seront pas insérés dans un recueil ou affichés. Tous les employés responsables de la circulation ou de la supervision des mouvements doivent avoir à la portée de la main un exemplaire du dernier bulletin sommaire quand ils sont de service.

84. SIGNALEMENT DES RETARDS

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

85. RAPPORTS DE REDDITION DE VOIE

(a) Le chef de train s'assurera que le CCF est informé rapidement de l'heure à laquelle son mouvement a atteint, quitté ou dégagé un endroit ou à une heure précisée par le CCF ou après que son mouvement a libéré la zone d'application de la dernière feuille de libération l'autorisant à avancer sur la subdivision concernée.
(b) Avant de faire un tel rapport, le chef de train doit confirmer avec d'autres membres de l'équipe, l'exactitude de l'information à fournir.
(c) Lorsqu'un rapport de reddition de voie est transmis au CCF, ce dernier doit, au fur et à mesure de sa réception, vérifier l'identification du mouvement et consigner l'endroit dans le système assisté par ordinateur. Si l'information est exacte, le mécanicien de locomotive doit le confirmer au CCF.

85.1 (OPTIONNEL À LA 85) RAPPORT SUR LA SITUATION DES MOUVEMENTS

(a) Un employé doit s'assurer que le CCF est informé rapidement de l'heure à laquelle son mouvement a atteint, quitté ou dégagé un endroit précisé par le CCF ou après que le mouvement a libéré la zone d'application de la dernière feuille de libération l'autorisant à avancer dans la subdivision considérée.

(b) Avant de faire un tel rapport, l'employé faisant le rapport doit confirmer auprès des autres membres de l'équipe l'exactitude de l'information à fournir.

(c) Lorsqu'un rapport sur la situation des mouvements est transmis au CCF, celui-ci doit, au fur et à mesure de sa réception, le consigner dans le système assisté par ordinateur et le répéter à l'équipe du mouvement à partir de son écran d'ordinateur. Si l'information est exacte, l'employé faisant le rapport doit en confirmer l'exactitude au CCF.

94. ZONE DE MARCHE PRUDENTE

Cette règle ne s'applique pas en CCC et n'autorise pas les travaux en voie.

(a) À l'intérieur d'une zone de marche prudente, un mouvement ou un véhicule d'entretien est autorisé à utiliser la voie principale.

(b) Les mouvements doivent satisfaire aux dispositions de la règle 105(c) et de plus, doivent être prêts à s'arrêter avant de franchir le signal rouge prescrit par la règle 41 ou un aiguillage mal orienté.

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

101. PROTECTION DE SITUATIONS EXTRAORDINAIRES

(a) Un mouvement doit être pleinement protégé contre toute situation connue ou redoutée qui risque de compromettre la sécurité de la circulation ferroviaire.

(b) Un mouvement doit s'arrêter immédiatement et subir une inspection complète lorsque son équipe constate ou soupçonne une collision avec un objet qui risque de compromettre la sécurité de sa marche. Le CCF doit en être informé dans les plus brefs délais.

(c) Lorsqu'une partie d'un mouvement est laissée sur la voie principale, l'équipe doit prendre les précautions nécessaires pour la protéger contre le mouvement de retour.

101.1 CHARGEMENTS EXCEPTIONNELS

Lorsque l'encombrement du chargement est tel qu'il faut prendre des mesures particulières pour permettre le passage le long d'autres mouvements, le chargement exceptionnel sera protégé par le CCF contre tout autre mouvement sur la voie principale. L'avis d'une telle protection sera donné à l'équipe par écrit ou verbalement.

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

101.2 MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE

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

(i) s'il est protégé par une feuille de libération;

(ii) s'il est protégé par un BM de modèle T; ou

(iii) s'il se trouve dans une zone de marche prudente.

Il faut indiquer au CCF l'emplacement du matériel roulant, et la zone d'application du modèle T doit être exprimée en milles entiers ou identifiée par tout autre point repérable. 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 modèle T. Le CCF doit informer chaque mouvement qui doit entrer sur la voie occupée, de la position du matériel roulant laissé sans surveillance.

102. PROTECTION EN CAS D'ARRÊT D'URGENCE

(a) L'équipe d'un mouvement qui s'arrête par suite d'un serrage d'urgence des freins ou de toute autre situation anormale risquant de provoquer l'obstruction d'une voie principale adjacente doit :

(i) transmettre immédiatement un message radio sur le canal d'attente, dans les termes suivants : « URGENCE, URGENCE, URGENCE, (mouvement) sur la voie (désignée), arrêté (ou s'arrête) en urgence entre le mille_____et le mille_____de la subdivision_____. »;

(ii) communiquer le plus tôt possible au CCF la désignation du mouvement et le lieu de l'arrêt d'urgence, en indiquant si les voies adjacentes et celles d'autres chemins de fer risquent d'être obstruées;

(iii) répéter le message d'urgence décrit en (i) à des intervalles d'au plus 90 secondes jusqu'à ce que l'équipe soit informée par le CCF que tous les mouvements sur les autres voies ont été sécurisés, arrêtés ou mis au courant de l'arrêt d'urgence, ou que l'on sache que les voies adjacentes et celles d'autres chemins de fer sont libres et sans danger pour la circulation des mouvements;

(iv) en cas d'incapacité à se conformer aux alinéas (i), (ii) et (iii), il faut protéger la voie adjacente conformément au paragraphe (b) de la règle 35, SIGNALEMENT DES SITUATIONS D'URGENCE.

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

(b) Les autres mouvements doivent :

(i) s'arrêter immédiatement s'ils arrivent à proximité de l'endroit indiqué dans le message d'urgence; ou

(ii) s'arrêter avant d'atteindre l'endroit indiqué dans le message d'urgence; et

(iii) après s'être immobilisés, poursuivre leur marche tout en étant prêts à s'arrêter avant tout obstacle, jusqu'à ce qu'ils sachent que la voie est libre et sans danger pour la circulation.

(c) Le CCF doit :

(i) sécuriser immédiatement le mouvement et communiquer la position du mouvement ainsi arrêté en urgence aux mouvements concernés 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

(iii) informer l'équipe du mouvement en arrêt d'urgence lorsque tous les mouvements concernés ont été mis au courant de la situation.

(d) La règle 102 s'applique à un mouvement circulant sur une voie adjacente à une voie d'évitement régie par les règles relatives aux territoires de voies d'évitement contrôlée (TVEC).

103. PASSAGES À NIVEAU PUBLICS

(a) Lorsqu'une voie ferrée et un chemin public partagent une même plate-forme et qu'il n'y a pas de clôture ou d'autre barrière qui les séparent, les déplacements des voitures ou des wagons non précédés par une locomotive ou précédés par une locomotive télécommandée doivent être protégés par un membre de l'équipe 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 prescrit par une instruction spéciale ou 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, un membre de l'équipe doit protéger manuellement le passage à niveau public jusqu'à ce qu'il soit entièrement occupé. **EXCEPTION** : Il n'est pas nécessaire de protéger manuellement un passage à niveau équipé de dispositifs de signalisation automatiques 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 exception ne change en rien l'application de la règle 103.1 (a).

(c) Les membres de l'équipe ne doivent pas donner aux véhicules routiers un signal à main de franchir un passage à niveau.

(e) 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 aux fins de chargement ou de déchargement.

(f) Avant d'effectuer des manœuvres ou de circuler avec une loco-commande sur un passage à niveau public non protégé dont le mécanicien de locomotive n'a pas une bonne vue, il faut poster un membre de l'équipe ou tout autre employé à un endroit d'où il pourra surveiller le passage à niveau et donner au mécanicien de locomotive les signaux ou les instructions nécessaires.

(g) Lorsqu'un membre de l'équipe ou tout autre employé qualifié doit protéger manuellement un passage à niveau, il sera posté au sol en avant du mouvement de façon à pouvoir arrêter la circulation routière et les piétons avant que le mouvement engage le passage à niveau. Pour ce faire, il aura recours à un signal de la main le jour, et à un feu ou une torche allumée la nuit. Le mouvement ne doit pas obstruer le passage à niveau tant qu'il n'a pas reçu, de l'employé qui protège manuellement le passage à niveau, un signal de le faire. Lorsqu'il est confirmé que le passage à niveau est libre de circulation, et qu'il le restera jusqu'à ce qu'il soit occupé, il n'est pas nécessaire d'assurer une protection manuelle.

103.1 PASSAGES À NIVEAU PUBLICS MUNIS DE DISPOSITIFS DE SIGNALISATION

(a) Lorsqu'un mouvement, après avoir franchi un passage à niveau public équipé de dispositifs de signalisation automatiques, 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, un mouvement circulant sur une voie principale et franchissant

un passage à niveau public équipé de dispositifs de signalisation automatiques ne doit pas circuler à plus de 10 mi/h à partir de 300 pieds du passage à niveau, et jusqu'à ce que celui-ci soit entièrement occupé, quand :

(i) il s'est arrêté sur la voie principale ou y effectue des manœuvres à proximité du passage à niveau; ou
(ii) il s'engage sur la voie principale à proximité du passage à niveau; ou
(iii) il a été autorisé à franchir un signal de canton ou d'enclenchement donnant l'indication Arrêt absolu situé à moins de 300 pieds du passage à niveau.

De plus, ce mouvement, à moins d'être protégé manuellement, ne doit pas obstruer le passage à niveau tant qu'on n'aura pas confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins 20 secondes.

Applicable à alinéa (iii) : À tous les autres passages à niveau à l'intérieur du canton, les mouvements ne doivent pas dépasser 15 mi/h avant d'obstruer le passage à niveau à moins que les dispositifs de signalisation ne fonctionnent depuis au moins 20 secondes.

(c) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, à partir de 300 pieds d'un passage à niveau public équipé de dispositifs de signalisation automatiques, aucun mouvement sur une voie non principale ne doit dépasser 10 milles à l'heure tant que le passage à niveau n'est pas entièrement occupé.

(d) À un passage à niveau public où des instructions spéciales exigent que les dispositifs de signalisation soient actionnés par bouton-poussoir ou autre dispositif ou que les mouvements s'arrêtent aux panneaux indicateurs d'arrêt, ces mouvements ne doivent pas occuper le passage à niveau tant qu'on n'aura pas confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins 20 secondes. Les boîtes de bouton-poussoir doivent être fermées et cadenassées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

(f) Lorsque des instructions spéciales indiquent que des rails rouillés ou que d'autres conditions peuvent être présentes, l'occupation de passages à niveau équipés de dispositifs de signalisation automatiques doit être protégée manuellement à moins qu'on n'ait confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins 20 secondes.

(g) Aux passages à niveau équipés de dispositifs de signalisation automatiques indiqués dans des instructions spéciales, les mouvements ne doivent pas accélérer de plus de 5 mi/h à moins qu'on n'ait confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins 20 secondes.

(h) Les employés qui sont témoins du mauvais fonctionnement de tout dispositif de signalisation automatique doivent en informer le CCF ou la personne responsable du territoire en utilisant les moyens les plus rapides qui soient. La personne ainsi informée doit immédiatement prévenir les personnes chargées d'effectuer les réparations et (ou) qui en sont responsables.

(i) Sur une voie à laquelle le CCF peut empêcher l'accès aux mouvements, il doit protéger le passage à niveau défectueux en ayant recours à un blocage ou par d'autres moyens, jusqu'à ce que tous les mouvements
soient informés par écrit d'appliquer la règle 103 (g).
EXCEPTION : Un mouvement peut recevoir des instructions verbales quand il se trouve :

- à moins de deux cantons contrôlés du passage à niveau en question ; ou
- à moins de 25 milles de cette zone, s'il n'y a pas de canton contrôlé avant.

(ii) Sur une voie à laquelle le CCF ne peut pas empêcher l'accès, la personne responsable du territoire doit demander à tous les mouvements touchés de mettre en application la règle 103(g).

(i) Un mouvement qui en suit un autre à moins de 1500 pi pourrait ne pas activer correctement le dispositif de signalisation des passages à niveau ; c'est pourquoi il ne doit pas obstruer un passage à niveau public muni d'un dispositif de signalisation automatique tant que :

- on n'aura pas confirmé que les dispositifs de signalisation fonctionnent depuis au moins 20 secondes ;
- les barrières (s'il y en a) ne seront pas en position horizontale ; ou
- un membre d'une équipe applique la règle 103 (g) au passage à niveau

AIGUILLAGES

104. AIGUILLAGE À MANŒUVRE MANUELLE

Généralités

(a) Utilisation des aiguillages – Lorsque les aiguillages semi-automatiques, à ressort, à double commande ou à rappel automatique sont manœuvrés à la main, ils sont considérés comme des aiguillages à manœuvre manuelle et toutes les règles régissant les aiguillages à manœuvre manuelle s'appliquent.

(b) Sauf pendant la manœuvre de ses aiguilles, chaque aiguillage doit être immobilisé au moyen d'un dispositif approuvé. Après avoir manœuvré 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 pour l'itinéraire à suivre.

(c) Un aiguillage ne doit pas être manœuvré 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 manœuvre par lancement ou comme le prescrit l'exception à la règle 114.

(d) Manipulation d'aiguillage à manœuvre manuelle sur voie principale par une personne autre qu'un membre de l'équipe. Lorsque des dispositions sont prises pour qu'un employé assume la responsabilité d'un aiguillage, le mouvement doit se faire confirmer verbalement que l'aiguillage a été remis en position normale.
Un avis verbal au sujet de la position d'un aiguillage peut être donné à un mouvement par un employé et un mouvement qui approche ne doit pas y donner suite avant d'avoir été informé que l'employé se trouve à l'emplacement de l'aiguillage et qu'il en garde la responsabilité.

(e) Si l'on sait ou si l'on redoute qu'une des deux aiguilles ou toute autre partie d'un aiguillage soit endommagée, il faut protéger l'aiguillage jusqu'à ce qu'il puisse être utilisé sans danger. Un rapport doit être fait au CCF ou à l'employé responsable du territoire par le moyen le plus rapide.

(f) Le dispositif de verrouillage d'aiguille, s'il y en a un, doit être cadenassé lorsqu'on laisse l'aiguillage dans la position normale. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de ces dispositifs

Aiguillages à manœuvre manuelle sur voie principale

Nota:

(i) Un aiguillage de voie principale à manœuvre manuelle doit présenter une cible réflectorisée ou un feu et une cible, sauf en CCC ou sur une subdivision spécifiée par des instructions spéciales.

(ii) À un aiguillage à manœuvre manuelle muni d'un verrou électrique, des consignes affichées à proximité ou figurant dans des instructions spéciales régleront la manœuvre de l'aiguillage et l'accès à la voie principale ou à l'itinéraire dans la zone enclenchée.

(h) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, la position normale d'un aiguillage de voie principale est celle qui permet le mouvement sur cette voie. Sauf dans les cas prévus au paragraphe (i), les aiguillages de voie principale doivent être orientés et cadenassés dans la position normale.

(i) **Aiguillages laissés en position renversée**

On peut laisser un aiguillage de voie principale en position renversée dans les circonstances suivantes :

1. un BM, une feuille de libération ou des instructions spéciales en donnent l'autorisation, et la protection a été assurée contre tous les mouvements concernés;
2. l'aiguillage est surveillé par un employé, qui doit être en mesure de le remettre à la position normale avant qu'il soit obstrué par un mouvement approchant sur la voie principale;
3. l'aiguillage est occupé par du matériel roulant;
4. aux fins de l'application de la règle 41/841;
5. en ROV ou dans une zone de marche prudente, lorsque :
   (i) le matériel roulant est laissé sur la voie principale;
   (ii) ce matériel est laissé aussi près que possible de l'aiguillage; et
   (iii) le mouvement de retour à ce matériel se fait par le même aiguillage.
6. En CCC, le matériel roulant est laissé à l'intérieur du même canton contrôlé. Sinon, il faut obtenir la permission du CCF.

Nota:

(i) Sauf pendant les manœuvres, il faut laisser cadenassés les aiguillages de voie principale qui sont laissés dans la position renversée.

(ii) À moins d'être autorisé de laisser un aiguillage de voie principale en position renversée ou d'en avoir reçu l'instruction par le CCF, un employé qui trouve un aiguillage de voie principale en position renversée doit remettre l'aiguillage en position normale et se conformer aux exigences de (iii)

(iii) Un employé qui trouve un aiguillage de voie principale en position normale après avoir été averti que l'aiguillage est en position renversée doit :

- Communiquer aux autres membres de l'équipe ou aux employés que l'aiguillage a été remis en position normale; et
- en faire rapport au CCF à partir de l'emplacement de l'aiguillage, c.-à-d. être physiquement situé à l'aiguillage ou en mesure de voir l'aiguillage ou constater que l'aiguillage est occupé par une partie du mouvement.

S'il n'est pas possible de communiquer avec le CCF, l'employé peut quitter l'emplacement en laissant l'aiguillage orienté et cadenassé en position normale.

(iv) Le CCF ne doit donner suite à aucun rapport sur la position d'un aiguillage qui ne lui ait été transmis depuis

l'emplacement de cet aiguillage. De plus, 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.

(j) Sauf pendant les manœuvres, lorsqu'un mouvement 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 20 pieds de l'appareil de manœuvre et, en voie simple, dans la mesure du possible, de l'autre côté de la voie.

(k) En voie simple, lorsqu'un mouvement s'arrête sur la voie principale pour permettre à un autre mouvement de le croiser ou de le dépasser, un membre de son équipe doit, dans la mesure du possible, renverser l'aiguillage pour le mouvement qui approche et il doit le protéger, à moins qu'un membre de l'équipe de l'autre mouvement ne le remplace.

(l) À moins d'indication contraire dans des instructions spéciales, la position normale pour un aiguillage de jonction de voies principales est celle qui permet à un mouvement de poursuivre sa marche sur la même subdivision.

(m) Lorsqu'un mouvement 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) Les aiguillages aux deux extrémités de la liaison sont en position normale lorsqu'ils sont orientés pour la voie directe. Avant d'utiliser une liaison, le premier aiguillage à renverser est celui de la voie sur laquelle le mouvement est à l'arrêt. Les deux aiguillages de la liaison doivent être renversés avant le début du mouvement. Avant de remettre l'un ou l'autre aiguillage en position normale, la liaison doit être franchie complètement.

Aiguillages à manœuvre manuelle de voie non principale

(o) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, les aiguillages de voie non principale, lorsque munis d'un cadenas, doivent être orientés et cadenassés en position normale après usage.

Aiguillages de voie principale en ROV

(p) À moins ou jusqu'à ce qu'on ait constaté que l'aiguillage est en position normale, les mouvements approchant en ROV d'un aiguillage de voie principale à manœuvre manuelle dans la direction de prise en pointe, ne doivent pas, à moins d'être régis par l'indication des signaux, dépasser les vitesses suivantes à moins d'un quart de mille de l'aiguillage :

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

(q) L'employé manœuvrant un aiguillage de voie principale à manœuvre manuelle dans un territoire non signalisé doit, depuis l'emplacement de cet aiguillage, communiquer avec un autre employé pour confirmer la position dans laquelle l'aiguillage a été laissé et cadenassé. L'employé destinataire de ce rapport doit le répéter à l'employé qui a manœuvré l'aiguillage. La communication peut se faire par contact personnel, par radio ou par téléphone. Un employé seul, incapable de communiquer avec un employé autre que le CCF, doit communiquer avec celui-ci.

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

104.1 AIGUILLAGES À RESSORT

(a) Un aiguillage à ressort sera identifié par un panneau indicateur portant les lettres « SS ».

(b) Les employés doivent se tenir à l'écart de la trajectoire du levier de manœuvre en soulevant ou relâchant celui-ci.

(c) Un mouvement qui talonne un aiguillage à ressort et qui s'arrête avant de l'avoir franchi au complet ne doit pas être renversé ni le jeu des attelages modifié tant que l'aiguillage n'a pas été orienté convenablement à la main.

(d) Lorsqu'il y a présence de glace ou de neige, tous les mouvements doivent arrêter avant de talonner un aiguillage à ressort; leur équipe doit procéder à un examen de ses aiguilles et en retirer la glace ou la neige au besoin.

(e) Lorsqu'un mouvement doit s'engager sur un aiguillage à ressort pris en pointe à vitesse de MARCHE À VUE, un arrêt doit se faire avant que les roues de tête ne s'engagent sur les aiguilles, qui doivent alors être examinées depuis le sol.

(i) S'il est constaté que les aiguilles sont dans la position voulue, le mouvement doit se conformer à l'indication du signal, s'il y en a un.

(ii) Si les aiguilles ne sont pas dans la position voulue et qu'elles ne peuvent être mises dans cette position au moyen de l'appareil de manœuvre, il faut les cramponner dans la position voulue et le mouvement 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.

104.2 AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE

(a) Sauf lorsqu'une règle l'exige, un aiguillage à double commande ne doit pas être placé pour la manœuvre manuelle sans la permission du CCF ou du préposé aux signaux.

(b) Lorsqu'un mouvement 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 manœuvre manuelle;
   (ii) le levier de manœuvre est actionné jusqu'à ce que les aiguilles se déplacent d'un côté comme de l'autre; et
   (iii) l'aiguillage est orienté manuellement en direction de l'itinéraire à suivre. Il faut ensuite ramener le levier sélecteur à la position de manœuvre électrique et le cadenasser, mais pas avant que le mouvement ait occupé les aiguilles.

(c) Ni le CCF ni le préposé aux signaux ne doivent dispenser une équipe des obligations prévues au paragraphe (b) 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.

(c) **OPTIONNEL (à ce qui précède avec un système approuvé)**
Le CCF ou le préposé aux signaux peut dispenser une équipe des obligations prévues au paragraphe (b) lorsque les dispositifs de contrôle automatisés confirment la bonne orientation des aiguillages à double commande pour l'itinéraire indiqué sur l'autorisation qui sera transmise au mouvement.

(d) Pour effectuer des manœuvres sur un aiguillage à double commande, il est permis, dans le contexte de la règle 566.1 ou 577.1, de manœuvrer l'aiguillage à la main après avoir obtenu l'autorisation prévue à la règle 566, 567 ou 577. Le levier sélecteur doit être placé pour la manœuvre manuelle. Le levier de manœuvre doit être actionné jusqu'à ce que les aiguilles se déplacent d'un côté comme de l'autre. Le levier sélecteur doit être laissé en position manuelle jusqu'à la fin des manoeuvres. Le CCF doit être informé lorsque le levier sélecteur a été ramené à la position de manœuvre électrique et qu'il a été cadenassé.

104.3 AIGUILLAGES À MANŒUVRE ÉLECTRIQUE À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU

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

104.4 AIGUILLAGES SEMI-AUTOMATIQUES

(a) Un aiguillage semi-automatique sera muni de cibles réflectorisées.

(b) Lorsque 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 début du mouvement de talonnage, manœuvrer l'aiguillage à la main et s'assurer que les aiguilles sont convenablement orientées. Les mouvements se déplaçant dans la direction de prise en pointe doivent observer la position des aiguilles en plus de l'indication de la cible avant de s'engager sur un aiguillage semi-automatique.

(c) Après s'être attelé à du matériel roulant à un aiguillage semi-automatique, ou lorsque la marche est inversée sur un tel aiguillage, un 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 soient convenablement orientées pour le mouvement.

104.5 DÉRAILLEURS

(a) L'emplacement de chaque dérailleur sera repéré par un panneau indicateur, sauf indication contraire dans des instructions spéciales. Les employés doivent bien connaître l'emplacement de chaque dérailleur.

(b) Un mouvement ou un véhicule d'entretien doit s'arrêter avant un dérailleur en position de déraillement.

(c) À l'exception des dérailleurs spéciaux et des dérailleurs associés à un drapeau bleu, chaque dérailleur doit être laissé en position de déraillement

(d) L'emplacement des DÉRAILLEURS SPÉCIAUX sera précisé dans l'indicateur ou dans des instructions spéciales. Ces dérailleurs seront manœuvrés par un appareil de manœuvre et identifiés sur le terrain par un « D » rouge réflectorisé sur une cible jaune également réflectorisée, ou par un panneau indiquant « Dérailleur spécial » qui sera visible en position de déraillement. Les exigences suivantes régissent leur utilisation :

- ils seront laissés en position de déraillement seulement si du matériel roulant est laissé sans surveillance sur la voie ;
- le matériel roulant laissé sur place devra être attelé ensemble sauf lorsqu'il s'agira de dégager un passage à niveau ou en cas de bris mécanique ; et
- les mouvements qui doivent se déplacer à la vitesse DE MARCHE À VUE sur une voie équipée d'un DÉRAILLEUR SPÉCIAL doivent, en plus de se conformer à la vitesse de MARCHE À VUE, s'approcher de ce dérailleur en étant prêts à le trouver en position de déraillement

(e) Tous les dérailleurs doivent être sécurisés au moyen d'un dispositif de verrouillage.

(f) Les dérailleurs employés avec des drapeaux bleus seront en position de déraillement seulement s'il faut une protection pour le personnel. Lorsque cette protection n'est plus nécessaire, les dérailleurs seront cadenassés en position de non-déraillement.

(g) Lorsque des dérailleurs à aiguille à manœuvre manuelle sont utilisés, on doit en examiner les aiguilles et

les cibles pour s'assurer que les dérailleurs sont dans la position appropriée.

105. CIRCULATION SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE

Des instructions spéciales indiqueront quand cette règle ne s'applique pas sur une voie spécifique.

Sous réserve de l'indication des signaux, un mouvement qui utilise une voie non principale doit circuler à vitesse RÉDUITE et être prêt à s'arrêter avant la fin de la voie ou du signal rouge prescrit à la règle 41.

(a) En CCC, les mouvements ne peuvent s'engager sur une voie d'évitement que sur l'indication des signaux ou avec la permission du CCF.

(b) Sous réserve de l'indication des signaux ou d'instructions spéciales, les mouvements se déplaçant sur une voie non principale ne doivent pas dépasser quinze (15) mi/h.

(c) En plus de se déplacer à vitesse RÉDUITE, un mouvement utilisant une voie d'évitement non signalisée ou utilisant des voies non principales spécifiées dans des instructions spéciales, doit circuler à une vitesse qui lui permettra d'arrêter en deçà de la moitié de la distance de visibilité d'un véhicule d'entretien.

105.1 MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE D'ÉVITEMENT

(a) À moins d'indication contraire, il faut en informer le CCF avant de laisser du matériel roulant sur une voie d'évitement. Le CCF informera les autres mouvements concernés le plus tôt possible.

(b) Lorsque du matériel de service occupé est placé sur une voie d'évitement, on transmettra un BM indiquant l'endroit où se trouve ce matériel. Si les aiguillages de la voie d'évitement sont cadenassés avec des cadenas spéciaux, le BM en fera mention.

106. RESPONSABILITÉS DE L'ÉQUIPE

Tous les membres de l'équipe sont responsables de la circulation sécuritaire des mouvements, du matériel roulant qui leur est confié, et de l'application du règlement. Dans les circonstances non prévues par le règlement, ils doivent prendre toutes les mesures voulues pour assurer la protection.

Un employé auxiliaire devient un membre de l'équipe lorsqu'il travaille avec un mouvement.

107. RESTRICTIONS AUX ARRÊTS DE TRAINS VOYAGEURS

Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, un mouvement doit observer la plus grande prudence en longeant un train transportant des voyageurs et arrêté à des fins d'embarquement ou de débarquement.

Il ne doit pas passer entre ce train et la gare ou le quai, à moins d'être convenablement protégé.

Les voyageurs doivent être autorisés à embarquer ou à débarquer seulement après qu'une protection adéquate a été accordée contre des mouvements approchant sur une voie principale que les voyageurs doivent traverser lorsqu'ils se déplacent entre la gare et le train.

108. (OPTIONNEL) PRÉCAUTIONS DURANT UNE MANŒUVRE

Lors des manœuvres, les membres de l'équipe doivent prendre les précautions nécessaires pour prévenir les mouvements de recul involontaires de matériel roulant ou l'obstruction involontaire d'autres voies.

110. SURVEILLANCE DES TRAINS ET DES TRANSFERTS QUI PASSENT

(a) Lorsque leurs obligations et le terrain le permettent, au moins deux membres de l'équipe d'un train ou d'un transfert 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 et des transferts qui passent. Durant cette surveillance, le mécanicien de locomotive du train à l'arrêt observera le côté le plus rapproché du train ou du transfert passant. Si du personnel de voie est sur place, au moins deux de ses membres doivent procéder à la surveillance.
EXCEPTION : Les membres de l'équipe d'un train voyageurs sont dispensés des obligations qui précèdent, sauf lorsque leur train est à l'arrêt à un point de croisement en voie simple. Cependant, lorsqu'une anomalie dangereuse est découverte, on ne doit ménager aucun effort pour arrêter le train.

(b) Les employés surveillant l'état du matériel roulant d'un train de marchandises ou d'un transfert qui passe doivent, si possible, transmettre un message radio donnant les résultats de la surveillance.

(c) Lorsqu'une anomalie dangereuse est découverte au cours d'une telle surveillance, il faut tout faire pour arrêter le train ou le transfert. Pour leur part, les membres de l'équipe d'un train ou d'un transfert doivent être constamment sur le qui-vive pour tout signal d'arrêt donné par un employé. Le rapport de la surveillance du train ou du transfert doit indiquer seulement l'endroit où se trouve l'anomalie et ce qui a été observé et ne pas spéculer sur la cause.

(d) Lorsqu'un membre de l'équipe se trouve en queue du train ou du transfert, 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 ou le transfert à son passage.

111. INSPECTION DU TRAIN ET DU TRANSFERT

(a) Avant le départ et chaque fois qu'elle en a l'occasion par la suite, l'équipe 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 ou au transfert 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 ou d'un transfert 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 ou d'un transfert en marche doivent observer fréquemment les deux côtés de leur convoi pour s'assurer que tout est en ordre.

(d) Après les inspections prévues 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.

(e) OPTIONNEL : Le chef de train du premier train de marchandises ou transfert arrivé au point de croisement, inspectera à pied son train ou la plus grande partie de son train que le temps et les conditions lui permettent d'inspecter.

112. IMMOBILISATION D'UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SANS SURVEILLANCE

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance, il doit être immobilisé de manière à empêcher son déplacement intempestif.

Aux fins de l'application de la présente règle :

(i) Un matériel roulant est considéré comme étant laissé sans surveillance quand un employé n'en est pas suffisamment proche pour intervenir efficacement afin d'arrêter le mouvement intempestif du matériel.

(ii) Les freins de stationnement sont considérés comme des freins à main.

(iii) Il ne faut pas serrer des freins à main pendant qu'un matériel roulant est tiré ou poussé.

(iv) Avant de laisser un matériel roulant, l'employé effectuant l'immobilisation doit confirmer, auprès d'un autre employé, la manière dont il a procédé à cette fin.

(v) Lorsqu'une locomotive ou plus est attelée à un wagon ou voiture ou plus, les freins à main doivent être serrés sur toutes les locomotives qui font partie du groupe de traction de tête du mouvement laissé sans surveillance. Aux fins du paragraphe (g), le nombre de freins à main serré sur chaque locomotive du groupe de traction de tête ne doit pas être inclus dans la détermination du nombre de freins à main qu'il faut serrer sur les wagons ou les voitures.

(vi) **Vérification de l'efficacité des freins à main**

Lors de la vérification de l'efficacité des freins à main, s'assurer que tous les freins à air sont desserrés et faire ce qui suit :

(a) Laisser ou faire s'ajuster le jeu des attelages en constatant, quand les attelages se compriment ou s'étirent, que l'action des freins à main est suffisante pour empêcher le matériel roulant de bouger; ou

(b) Appliquer un effort de traction suffisant afin de déterminer qu'il y a assez de force dans les freins à main pour empêcher le matériel roulant de bouger après la cessation de l'effort de traction.

Si l'efficacité des freins à main n'est pas suffisante pour empêcher le matériel de bouger, serrer un ou plusieurs autres freins à main et vérifier à nouveau.

(a) **Voie principale, voie de subdivision, voie d'évitement ou endroits à haut risque**

(i) Quand un matériel roulant non raccordé à une source d'air est laissé sans surveillance, il faut serrer au moins le nombre minimal de freins à main indiqué au paragraphe (g), en vérifier l'efficacité et utiliser au moins une des méthodes d'immobilisation supplémentaires suivantes :

- dérailleur(s);
- voie où le rail se termine physiquement;
- terrain concave indiqué dans des instructions spéciales; ou
- freins à air en service jusqu'à 2 heures.

  Quand les freins à air sont utilisés comme méthode d'immobilisation supplémentaire :
  - le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
  - la conduite générale doit être entièrement mise à l'atmosphère à un taux de serrage normal ou faire l'objet d'un freinage d'urgence; et
  - sur un matériel à marchandises, le robinet d'arrêt est laissé grand ouvert.

  Si le matériel roulant doit être laissé sans surveillance plus longtemps, un employé doit observer qu'il n'a pas bougé, que les pistons de frein sont toujours déployés et les freins à main serrés, observations qui doivent être communiquées à un autre employé. Cette observation doit être effectuée toutes les 2 heures ou moins. En cas de changement dans l'une ou l'autre des trois conditions susmentionnées, il faut serrer d'autres freins à main selon le tableau du paragraphe (g) en utilisant la colonne suivante du degré de déclivité, qui exige de serrer un nombre accru de freins à main.

(ii) Quand un matériel roulant raccordé à une source d'air est laissé sans surveillance, là où la pression d'air est maintenue grâce à un fonctionnement continu ou à un dispositif de mise en marche automatique :

- il faut serrer au moins le nombre minimum de freins à main indiqué en (g) et en vérifier l'efficacité;
- le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
- le matériel roulant doit être laissé avec les freins à air serrés; et
- le frein direct (« indépendant ») de la locomotive de commande doit être serré à fond.

De plus, au moins un des autres dispositifs d'immobilisation ci-après doit être utilisé :

- dérailleurs;
- voie où le rail se termine physiquement;
- Appareil d'Urgence Mécanique (AUM)
- terrain concave indiqué dans des instructions spéciales; ou
- locomotive équipée d'une protection contre les dérives.

(b) **Voies non principales (à l'exclusion des voies de subdivision, voies d'évitement, triages et endroits à haut risque)**

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance, il faut serrer un nombre suffisant de freins à main et en vérifier l'efficacité. Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, il faut serrer le nombre minimum de freins à main indiqué dans le tableau du paragraphe (g).

(c) **Voies de triage**

Quand un matériel roulant est laissé sans surveillance sur une voie de triage, il faut, pour l'empêcher de bouger de façon intempestive, l'immobiliser au moyen d'au moins une des méthodes suivantes :

- freins à main; sauf indication contraire dans des instructions spéciales, serrer le nombre minimal de freins à main indiqué au paragraphe (g) et vérification de leur efficacité;
- terrain concave;
- freins de voie;
- cales de roue ou sabots d'arrêt;
- freins à air, non raccordés à une source d'air, jusqu'à 2 heures quand :
  - (i) au moins 10 wagons sont stationnés;
  - (ii) le circuit de frein à air doit être suffisamment alimenté pour assurer un bon serrage des freins;
  - (iii) la conduite générale est entièrement mise à l'atmosphère à un taux de serrage normal ou fait l'objet d'un freinage d'urgence; et
  - (iv) sur un matériel à marchandises, le robinet d'arrêt est laissé grand ouvert.

  Si le matériel doit être laissé sans surveillance plus longtemps, un employé doit observer qu'il n'a pas bougé, que les pistons de frein sont toujours déployés et (quand ils sont utilisés), que les freins à main sont serrés, observations qui doivent être communiquées à un autre employé. Cette observation doit être effectuée toutes les 2 heures ou moins. En cas de changement dans l'une ou l'autre des conditions susmentionnées, il faut serrer les freins à main indiqué au paragraphe (g), ou
- freins à air, raccordés à une source d'air, dont la pression d'air est maintenue grâce à un fonctionnement continu ou à un dispositif de mise en marche, et
  - (i) utilisés avec un Appareil d'Urgence Mécanique (AUM) ou
  - (ii) atteler à une locomotive équipée d'une protection contre les dérives.

(d) Les situations atmosphériques exceptionnelles, telles que des vents forts ou autres conditions inhabituelles, doivent être prises en considération dans les décisions relatives à l'immobilisation du matériel roulant. Le matériel déjà immobilisé peut avoir besoin de mesures d'immobilisation supplémentaires. Les instructions spéciales contiennent parfois des consignes pour des endroits précis où des événements atmosphériques extrêmes sont fréquents.

(e) Quand elle est informée que des intrus ou des intervenants d'urgence ont été en contact avec un matériel roulant laissé sans surveillance, la personne responsable du territoire doit prendre des dispositions sans tardé pour qu'un employé vérifie que le matériel est toujours immobilisé.

(f) Quand des circonstances soudaines ou imprévues ne permettent pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), l'autorité compétente doit être informée rapidement des mesures prises pour immobiliser le matériel roulant, afin de déterminer si d'autres actions peuvent être mises en œuvre avant de laisser le matériel sans surveillance.

(i) Ces circonstances se limitent aux suivantes :

- un défaut mécanique est constaté en cours de route;
- le matériel roulant a déraillé ou est attelé à un matériel roulant déraillé, ou

- une séparation est nécessaire pour dégager un passage à niveau à l'intention des véhicules de secours.

(ii) Autres actions :

- Quand il faut laisser un matériel roulant qui présente une défectuosité mécanique et ne permet pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), ajouter au nombre minimum exigé un frein à main en bon état de fonctionnement pour chaque matériel défectueux.
- Quand un défaut mécanique exige de laisser un matériel roulant et ne permet pas d'appliquer entièrement les exigences du paragraphe (a) ou (b), ou que ce matériel ne peut être conduit en toute sécurité, il faut l'immobiliser au moyen des freins à main selon les indications du tableau du paragraphe (g) en utilisant la colonne suivante du degré de déclivité, qui exige d'en serrer un plus grand nombre. D'autres freins à main doivent être serrés si ceux qui le sont déjà n'empêchent pas le matériel de bouger.

La compagnie de chemin de fer doit informer Transports Canada de l'heure, de la date et du motif de toute application du paragraphe (f) dans les 48 heures de sa survenue.

(g) **Exigences pour le nombre minimum de freins à main à serrer**

Il faut toujours laisser un matériel roulant avec son frein à main serré et vérifier l'efficacité de celui-ci. Pour deux matériels roulants ou plus, le tableau ci-après s'applique :

Tonnes remorquées totales :	Déclivité moyenne égale ou inférieure à												
	0,2 %	0,4 %	0,6 %	0,8 %	1, 0 %	1,2 %	1,4 %	1,6 %	1,8 %	2,0 %	2,2 %	2,4 %	> 2,4%
0 – 2 000	2	2	2	4	6	6	8	10	10	12	12	14	
> 2 000 – 4 000	2	2	4	6	8	12	14	16	18	20	22	26	
> 4 000 – 6 000	2	6	6	10	14	16	20	24	28	30	34	38	
> 6 000 – 8 000	4	6	8	12	18	22	26	32	36	42	46	52	
> 8 000 – 10 000	4	6	10	16	22	28	34	40	46	52	58	66	
> 10 000 - 12000	4	8	12	20	26	34	40	48	56	64	72	80	
> 12 000 – 14 000	6	8	14	22	30	40	48	58	66	76	84	96	
> 14 000 – 16 000	6	10	16	26	36	46	56	66	76	88	98	110	
> 16 000 – 18 000	6	10	18	28	40	50	62	74	86	100	112	126	
> 18 000 – 20 000	8	12	20	32	44	58	70	84	98	112	128	146	
> 20 000 – 22 000	8	12	22	36	50	64	78	94	110	Tous les freins à main			
> 22 000 – 24 000	8	12	24	38	54	70	86	104	122				
> 24 000 – 26 000	10	14	26	42	58	76	94	112	134				
> 26 000 – 28 000	10	14	28	46	64	82	104	124	148				
> 28 000 – 30 000	12	16	30	50	68	90	110	136	162				
>30 000	12	16	34	52	74	96	120	148	172				

113. ATTELAGE À DU MATÉRIEL ROULANT

(a) Avant de s'atteler à du matériel roulant en un endroit quelconque, il faut s'assurer que ce matériel roulant est convenablement immobilisé.

(b) Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, 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 manœuvre.

(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.

(d) Lorsqu'on s'attelle à du matériel roulant pour quelque raison que ce soit, sauf pour les passages à la butte et les manœuvres en palier où les wagons sont dételés intentionnellement en mouvement, il faut étirer les attelages pour s'assurer que le matériel est bien attelé.

(e) Afin d'empêcher la juxtaposition d'attelages lors d'un attelage sur une voie qui n'est pas en alignement droit, il faut s'arrêter à une distance de 6 à 12 pieds du point d'attelage, puis, avant de procéder à l'attelage et en faisant preuve d'une extrême prudence, s'assurer que les attelages sont bien alignés.

(f) Après l'attelage, il faut vérifier que le matériel roulant présente les freins à main que l'on s'attend normalement de trouver serrés dans les circonstances.

(g) Pour éviter les dommages au matériel roulant et des blessures aux voyageurs lors de l'attelage à du matériel voyageurs, il faut s'arrêter à une distance de 6 à 12 pieds du point d'attelage et ne pas dépasser la vitesse de 2 mi/h durant l'attelage.

114. OBSTRUCTION D'AUTRES VOIES

(a) Du matériel roulant ne doit pas être déplacé de façon à obstruer une autre voie, à moins qu'il ne soit convenablement protégé.

(b) Un mouvement ne doit pas obstruer une voie tant que les aiguilles reliées à son itinéraire ne sont pas bien orientées ou, dans le cas d'aiguillages semi- automatiques ou à ressort, tant qu'il n'est pas confirmé que l'autre itinéraire est libre.
EXCEPTION : Un mouvement peut obstruer une voie à laquelle on a accès par un aiguillage à manœuvre manuelle pourvu que :
(i) ni la voie occupée, ni la voie à obstruer ne soit une voie principale;
(ii) l'autre itinéraire est confirmé libre;
(iii) l'aiguillage est correctement orienté avant que le mouvement le franchisse.

(c) Il ne faut pas laisser du matériel roulant à un endroit où il obstrue une voie de raccordement, sauf si l'aiguillage est laissé dans la position correspondant à la voie sur laquelle ce matériel roulant est stationné.

115. POUSSE DU MATÉRIEL ROULANT

(a) Lorsqu'un matériel roulant est poussé par une locomotive ou qu'il est précédé d'une locomotive télécommandée sans personnel en cabine, 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 confirmé que la portion de voie à utiliser est libre. Cependant, du matériel roulant non précédé d'une locomotive 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 à la règle 103, paragraphe (b) ou (g).

(b) L'expression « lorsqu'il est confirmé que la voie est libre » désigne le fait d'observer la portion de voie à utiliser et de s'assurer qu'elle est, et restera, libre de matériel roulant et qu'elle offre assez de place pour accueillir le matériel roulant qu'on s'apprête à y pousser. Cette constatation doit être faite par un employé qualifié observant la voie et 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 en service ou que des travaux ne seront pas effectués sur la voie à utiliser, alors les prescriptions de la règle sont respectées, et il est donc « confirmé » que la voie est libre continuellement.

(c) Sur une voie principale, lorsque du matériel roulant est poussé par une locomotive ou précédé par une locomotive télécommandée sans personnel en cabine, à moins qu'un membre de l'équipe ne le protège conformément au paragraphe (a), le mouvement doit :
(i) avoir l'autorisation nécessaire;
(ii) ne pas excéder la longueur totale de celle du matériel roulant;
(iii) se faire à une vitesse maximale de 15 mi/h; et
(iv) ne pas se faire pendant que le véhicule de tête se trouve à l'intérieur d'une zone de marche prudente.

(d) Lorsqu'une locomotive effectue un mouvement en marche arrière et que la visibilité est restreinte, un membre de l'équipe doit se poster sur l'engin 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 soit confirmé libre.

116. MANOEUVRE PAR LANCEMENT

Avant d'effectuer une manœuvre 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. Une manœuvre par lancement ne doit pas être effectuée :

(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 manœuvre électrique ou à ressort; ou
(iii) à l'intérieur des zones enclenchées d'un pont mobile ou d'une traversée de voie.
(iv) Une manœuvre par lancement doit être réalisée par au moins 3 employés qualifiés.

RADIO

117. ESSAIS DE FIABILITÉ

Les membres d'une équipe d'un mouvement 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 mouvement, il faut faire un essai de communication le plus tôt possible après le début du service de l'équipe.

118. DISPOSITIFS UTILISÉS AU LIEU DES RADIOS

Lorsqu'un dispositif de communication est utilisé au lieu d'une radio, toutes les règles régissant l'emploi de la radio s'appliquent.

119. ÉCOUTE PERMANENTE

(a) Lorsqu'il n'y a pas de communication à transmettre ou à recevoir, les récepteurs doivent être réglés au canal d'attente approprié et à un volume qui permettra une écoute permanente. Lorsqu'un autre canal doit être utilisé pour remplir d'autres tâches, au moins une radio, quand c'est faisable, doit être réglée au canal d'attente approprié afin de recevoir les communications d'urgence.

(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.

(c) Les contremaîtres nommés dans un BM du modèle Y, un POV ou une feuille de libération doivent régler leur radio en « mode balayage » lorsqu'elle n'est pas utilisée pour communiquer avec un autre employé, autrement leur radio doit être réglée pour l'écoute du canal d'attente désigné applicable.

120. TERMES RELATIFS AUX COMMUNICATIONS RADIO

(a) 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.

(b) **OPTIONNEL :**
Sauf lorsque les communications radio se font dans le cadre de manœuvres, lorsque la transmission est terminée et qu'une réponse est attendue ou nécessaire, l'appelant doit terminer chaque transmission avec le terme «à vous ».

121. IDENTIFICATION FORMELLE

(a) Dans une communication radio, l'appelant et l'appelé doivent s'identifier de façon formelle. La communication initiale doit commencer par les initiales de la compagnie de chemin de fer de l'appelé.
De plus, lorsqu'une personne ne faisant pas partie du personnel d'une compagnie de chemin de fer fait un appel sur un canal de la compagnie, elle doit utiliser le nom de sa compagnie pour s'identifier lors de l'appel initial.

(b) L'appelant doit terminer sa communication initiale en disant « à vous ».

(c) Chaque interlocuteur doit terminer sa dernière communication en disant « terminé ».

(d) Lorsqu'une autorisation est demandée au CCF ou au préposé aux signaux, la communication doit comprendre l'information nécessaire pour la transmission de cette autorisation (par exemple : nom, emplacement, désignation du mouvement, zone d'application nécessaire, numéro du signal et (ou) la ou les voies à utiliser ou à occuper).

122. CONTENU DES MESSAGES RADIO

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

123. PROCÉDURES DE VÉRIFICATION

(a) 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.

(b) 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.

(c) À moins d'indication contraire, après la réception par radio d'instructions ou d'informations verbales relatives à la sécurité d'un mouvement, il faut en répéter le contenu à la personne qui les a transmises sauf dans les cas de transmission par dispositif automatisé.

123.1 RADIO OU SIGNAUX À MAIN

Avant de passer d'une méthode de communication 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.

123.2 MANŒUVRES DIRIGÉES PAR RADIO

Lorsque l'on utilise la radio pour diriger une manœuvre, 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. Toutefois, il n'est pas nécessaire de répéter les distances correspondant à moins de deux longueurs de wagon.

(iii) après que le mouvement a parcouru la moitié de la distance donnée dans la dernière instruction et qu'aucune autre communication n'est reçue, le mouvement doit être arrêté;

(iv) pendant les manœuvres, les membres de l'équipe doivent se communiquer entre eux l'indication des signaux de canton et d'enclenchement réglant la marche de leur mouvement;

(v) en cas de doute sur la signification ou le destinataire d'une instruction, celle-ci doit être considérée comme un signal d'arrêt; et

(vi) lorsque les longueurs de wagon sont utilisées pour communiquer la distance, à moins d'ententes contraires, la distance en question est de **50** pieds par longueur de wagon.

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 mouvements; ou
  (iv) tout déraillement qui s'est produit sur une voie principale ou en a provoqué l'obstruction.

(b) Lorsqu'un appel d'urgence destiné à une personne ou à un mouvement en particulier n'a fait l'objet d'aucun accusé de réception, tout autre employé à l'écoute doit, si c'est possible, relayer le message par n'importe quel moyen disponible. Les autres employés ne doivent gêner d'aucune manière cette communication.

(c) Tous les appels d'urgence ont priorité absolue sur les autres transmissions.

126. RESTRICTIONS À L'EMPLOI DE LA RADIO

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

(i) pour fournir à l'avance des renseignements sur les indications des signaux de canton ou d'enclenchement; ou

(ii) pour donner des informations susceptibles de faire croire à une équipe que les limitations de vitesse ont été atténuées.

127. RÉALISATION D'ESSAIS D'APPELS D'URGENCE

(a) Afin de s'assurer que les canaux de communication d'urgence sont opérationnels, et pour s'assurer que les employés connaissent bien les procédures d'urgence, le CCF peut communiquer avec un membre de l'équipe de tout mouvement ou un employé de l'Ingénierie sur le terrain et lui demander de faire un essai d'appel d'urgence sur le canal d'attente désigné du CCF.

(b) Ces essais seront faits au hasard, et les employés recevant une demande pour effectuer un essai d'appel d'urgence le feront sur le canal d'attente désigné du CCF en utilisant une formulation semblable à celle-ci :
« Essai d'urgence, essai d'urgence, essai d'urgence. ABC 1234 Est au mille 12 de la subdivision Canada, ceci est un essai d'appel d'urgence. »

(c) Une fois l'essai terminé, le CCF communiquera avec l'employé pour lui dire si l'essai a été concluant. Les employés règleront ensuite leur radio sur leur canal d'attente désigné.

PROCÉDURES GÉNÉRALES

131. ENREGISTREMENT

(a) Le CCF doit, dans un livre prévu à cette fin et de façon ineffaçable, ou dans un système assisté par ordinateur, enregistrer au complet chaque BM, feuille de libération, POV, autorisation, instruction et autre information à prendre par écrit. Cet enregistrement doit être fait avant ou pendant la transmission et jamais de mémoire ou à partir de notes; s'il faut transmettre le document de nouveau, on utilisera l'enregistrement d'origine. Ces enregistrements doivent contenir la date de la transmission initiale, et les accusés de réception, s'il y a lieu.

(b) Lorsque, au cours d'une transmission par liaison phonique, une erreur est découverte dans l'enregistrement d'un BM, une feuille de libération, un POV ou toute autre autorisation, le CCF doit, avant d'avoir « complété » le document auprès d'un employé, ordonner la destruction immédiate de tous les exemplaires. L'enregistrement d'origine doit porter la mention « Nul ». S'il faut les retransmettre, les documents à numéroter doivent recevoir un nouveau numéro.

(c) Lors de la prise par écrit et de l'enregistrement, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gare adoptée dans l'indicateur; pour les adresses, cependant, le CCF peut se servir des indicatifs de gare courants. Par ailleurs, les soulignages doivent figurer dans les enregistrements, sauf quand ils sont vérifiés par un système assisté par ordinateur.

(d) Là où aucun système assisté par ordinateur n'est utilisé, il faut enregistrer sur la feuille des circulations tous les mouvements autorisés par une feuille de libération ainsi que la zone d'application de tous les POV.

131.1 TRANSMISSION ÉLECTRONIQUE ET ANNULATION

Lorsqu'un BM, une feuille de libération, un POV et toute autre autorisation, instruction ou information sont transmis ou annulés au moyen d'une MCE et non par liaison phonique, aucune répétition n'en sera faite au CCF; lors de la transmission, c'est la MCE qui produira le mot « Complété », et les initiales du CCF. Quand le document est annulé, les initiales du CCF ne sont pas nécessaires.

132. BRIÈVETÉ, CLARTÉ, PRONONCIATION ET CONSERVATION

(a) Un BM, une feuille de libération, un POV, une autorisation et une instruction, 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 risquerait d'en compliquer la lecture ou la compréhension.

(b) Pour transmettre et répéter par liaison phonique, il faut prononcer distinctement tous les mots et numéros. Lorsque la communication doit être prise par écrit, il faut prononcer les numéros au complet, puis les répéter en énumérant chaque chiffre. Enfin, les numéros exprimés par un seul chiffre doivent être prononcés, puis épelés.

(c) Les employés transmettant ou répétant les communications qui doivent être prises par écrit doivent régulariser le débit de transmission afin d'assurer la conformité à cette règle.

(d) En cas d'accident ou d'incident, toutes les autorisations, les BM ou les instructions pris par écrit doivent être conservés jusqu'à ce qu'une dispense de cette exigence soit accordée par un superviseur.

(e) Lorsqu'une feuille de libération, un POV, autre instruction ou autorisation écrite est exécuté(e), annulé(e) ou remplacé(e):
   (i) s'il y a lieu, il faut informer les autres employés ; et,
   (ii) sauf quand le document est dans un format électronique :
      - on doit tracer immédiatement un « X » en travers du document pour éviter sa réutilisation ; ou
      - s'il est conservé dans une reliure, on doit tracer un trait en travers du document pour indiquer qu'il n'est plus en vigueur, et un autre trait formant un « X » s'il ne contient plus d'articles précédents en vigueur.

133. NUMÉROTATION

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

134. DÉSIGNATION DES MOUVEMENTS

(a) Les BM, feuilles de libération ou autres autorisations doivent être adressés à ceux qui doivent les mettre à exécution ou les observer. Les adresses seront claires et précises et ne soulèveront aucun doute quant à leur destinataire.

(b) Dans le corps d'un BM ou d'une autre autorisation nécessitant une identification positive, le numéro de la locomotive doit être inclus dans la désignation.

(c) Lorsque le numéro de la locomotive est utilisé dans la désignation, il doit, quand c'est faisable, s'agir du numéro de l'engin de tête. Seul le numéro de la locomotive de désignation doit être éclairé en tout temps.

135. EMPLOYÉS VISÉS DANS L'ADRESSE

Un BM, une feuille de libération ou toute autre autorisation adressés à un mouvement doivent être considérés comme étant adressés au chef de train et au mécanicien de locomotive ainsi qu'au pilote ou au contremaître de chasse-neige, le cas échéant. 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.

OPTIONNEL : Un seul exemplaire de l'autorisation peut être fait lorsque tous les membres de l'équipe sont situés dans la même cabine de commande pourvu qu'il soit visible et à la disposition de tous les membres de l'équipe.

136. DOCUMENT PRIS PAR ÉCRIT, RÉPÉTÉ, COMPLÉTÉ ET ANNULÉ

(a) L'employé qui prend par écrit un BM, une feuille de libération, un POV ou toute autre autorisation transmise par le CCF ou qui l'annule, doit en prendre le texte par écrit au fur et à mesure de la transmission et répéter à partir du document reçu, toutes les parties écrites et pré-imprimées pertinentes. Lors de la prise par écrit, il faut s'en tenir à l'orthographe des noms de gare adoptée dans l'indicateur.

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

(c) Le CCF doit vérifier chacun des mots et des chiffres écrits chaque fois qu'ils lui sont répétés. Si tout est correct, le CCF répondra par le mot « Complété », et donne ses initiales à l'employé. Ce dernier doit prendre par écrit les renseignements et en accuser réception en répétant au CCF « complété » ainsi que les initiales du CCF.

(d) Lorsque le document est transmis par liaison phonique directement à l'équipe d'un mouvement, il peut être « complété » seulement après que chaque membre de l'équipe qui l'a pris par écrit l'a correctement répété.

137. INSTRUCTIONS D'UN CONTREMAÎTRE

Les instructions données par un contremaître doivent être prises par écrit, sauf lorsque ces instructions autorisent une circulation sans restriction dans toute la zone**.**

138. (OPTIONNEL) INSTRUCTIONS D'UN CONTREMAÎTRE

Les instructions données par un contremaître doivent être prises par écrit.

139. ENTRÉE EN VIGUEUR

Un BM, une feuille de libération, un POV et toute autre autorisation entre en vigueur au moment où le CCF prononce le mot « complété » et donne ses initiales. Cependant, si le document indique une restriction, le CCF ne peut y donner suite tant que l'employé qui a pris le document par écrit, n'a pas accusé réception du fait que le document a été « complété ».

140. CHANGEMENTS UNE FOIS LE DOCUMENT COMPLÉTÉ

Il ne faut rien changer à un BM, une feuille de libération, un POV ou à toute autre autorisation après que le CCF a indiqué que le document est « complété », sauf dans les cas suivants :

(i) lorsqu'une adresse est ajoutée à un BM, le numéro et la partie applicable de cette adresse doivent être répétés au CCF qui les vérifiera;

(ii) lorsqu'une feuille de libération, un POV ou autre autorisation indique une heure à laquelle appeler le CCF ou un lieu d'où il faut le faire, il est permis de modifier ces renseignements si c'est nécessaire. Lors de cette modification, l'employé qui a pris le document par écrit doit biffer l'ancienne indication;

(iii) lorsqu'un système assisté par ordinateur est utilisé pour transmettre un BM, son heure et (ou) sa date d'entrée en vigueur peuvent être retirées du BM dans le système une fois que son heure d'entrée en vigueur est passée, et aux fins de l'application de la règle 43, l'instruction dans le BM énonçant « Les signaux peuvent ne pas être en place » peut être retiré après que le contremaître a confirmé la mise en place des signaux ;

(iv) lorsque la vitesse est modifiée. Après ce changement, l'employé qui prend par écrit l'autorisation doit biffer la vitesse déjà notée et inscrire la nouvelle vitesse. Le numéro du BM et la vitesse modifiée doivent être répétés au CCF, qui doit en accuser réception ;

(v) Lorsqu'un système assisté par ordinateur est utilisé, la zone d'application d'un POV peut être modifiée selon les besoins. Dans ce cas, l'employé qui prend par écrit le POV doit biffer les emplacements déjà notés et les remplacer par les nouveaux. Le numéro du POV et la zone d'application modifiée doivent être répétés au CCF, qui doit en accuser réception.

141. EXEMPLAIRES SUPPLÉMENTAIRES

(a) Lorsqu'il faut des exemplaires supplémentaires d'un BM, d'une feuille de libération, d'un POV ou de toute autre autorisation, il est possible d'en demander une nouvelle transmission au CCF ou de le copier à partir d'un document déjà complété. Une répétition du texte des exemplaires supplémentaires doit être faite au CCF, sauf lorsqu'ils ont été reçus de celui-ci par l'entremise d'une MCE ou qu'ils ont été obtenus par un moyen de reproduction mécanique.

(b) L'employé qui produit ou reproduit un document à remettre à d'autres employés doit s'assurer de la lisibilité de chaque exemplaire.

142. ENTENTE ENTRE LES MEMBRES D'UNE ÉQUIPE

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

143. NUMÉROS DES BM SUR LA FEUILLE DE LIBÉRATION

Lorsque des instructions spéciales le spécifient, le numéro de chaque BM qui est en vigueur au moment de la transmission de la feuille de libération et qui influencera la marche du mouvement sur chaque subdivision ou pendant son parcours au complet sera indiqué sur la première feuille de libération remise à cette équipe. S'il n'y a pas de BM pour ce mouvement, le mot « aucun » sera inscrit.

147. TRANSFERT ENTRE ÉQUIPES

(a) Lorsqu'un chef de train ou un mécanicien de locomotive, ou les deux, sont changés ou relevés, ils doivent transférer personnellement à l'équipe de relève tous les BM, BEQ, feuilles de libération, autorisations, BMT et autres instructions écrites et toute information nécessaire encore en vigueur. Le chef de train et le mécanicien de locomotive s'assureront chacun que leur remplaçant a bien compris les indications qui lui ont été transmises.
(b) Lorsqu'il n'est pas possible de procéder à un tel transfert, les équipes quittant leur service doivent communiquer avec le CCF pour savoir quoi faire de la documentation et des autorisations détenues pour leur mouvement. Si la documentation doit être laissée en un endroit quelconque pour l'équipe de relève, une liste des documents à transférer doit être dressée et signée par le(s) membre(s) de l'équipe qui quitte(nt) son service. L'équipe de relève doit confirmer toutes les informations pertinentes auprès du CCF avant d'y donner suite.
(c) L'équipe de relève d'un mouvement qui a été retenu en cours de route doit communiquer avec le CCF pour s'assurer qu'il n'y a aucun empêchement à son déplacement. De plus, l'équipe qui prend la charge d'un mouvement en CCC, doit circuler à la vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au prochain signal si elle ne peut déterminer que le dernier signal pour ce mouvement donnait une indication moins restrictive.
(d) Des instructions verbales reçues d'un contremaître ne doivent pas être transférées entre les équipes. L'équipe de relève doit communiquer avec le contremaître et obtenir l'autorisation et (ou) les instructions nécessaires.

148. TRANSFERT ENTRE CCF

(a) Lorsqu'on se sert d'une MCE 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, POV, feuilles de libération, autres autorisations en vigueur) :
    (i) Chacun de ces enregistrements doit avoir été lu et compris par le CCF de relève, qui doit de plus y apposer ses initiales.
    (ii) Il faut aussi transférer toutes autres instructions et informations nécessaires.
    (iii) Les deux CCF doivent signer le document de transfert et le CCF de relève doit consigner l'heure où le transfert s'est terminé.

BULLETIN DE MARCHE (BM)

151. CONTENU IDENTIQUE POUR TOUS

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

152. REMISE DU BM

Le CCF doit s'assurer que les mouvements concernés par le BM en reçoivent un exemplaire ou sont protégés d'une autre manière.

153. CONFIRMATION À UN CONTREMAÎTRE

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

154. DURÉE DE VALIDITÉ

Le BM reste en vigueur pour toute la durée du service, sauf s'il est annulé. Le BM doit être conservé aux gares de détachement pour être en mesure d'être utilisé, au besoin, pendant le trajet de retour.

155. ANNULATION D'UN BM

(a) Le CCF annulera un article d'un BM de la façon suivante : L'article_____du BM est annulé_____(CCF).
(b) Le CCF annulera la totalité d'un BM de la façon suivante : Le BM_____est annulé_____ (CCF).
(c) L'annulation doit être répétée au CCF, qui doit en accuser réception.

156. BULLETIN D'EXPLOITATION QUOTIDIEN (BEQ)

(a) À l'exception des cas prévus dans le paragraphe (b), un mouvement ne doit pas occuper une voie à laquelle un BEQ s'applique, sauf s'il est en possession:
  (i) du BEQ en vigueur ; ou
  (ii) d'un BMT en vigueur sur la partie de la zone du BEQ sur laquelle le mouvement circulera.
(b) Le BEQ entrera en vigueur à l'heure indiquée et le restera jusqu'à la même heure le lendemain. L'équipe d'un mouvement qui se trouve dans la zone d'application d'un BEQ et qui est incapable de la libérer avant l'expiration du BEQ ou d'obtenir un exemplaire du prochain BEQ, doit communiquer avec le CCF. 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 mouvement doit s'arrêter.
(c) Tous les membres de l'équipe doivent vérifier le BEQ pour s'assurer qu'il est correctement daté et qu'il contient le bon nombre de pages.
(d) 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 d'application susmentionnée, et veillera à ce qu'ils fassent partie du BEQ approprié.

157. BULLETIN DE MARCHE TABULAIRE (BMT)

(a) Un mouvement ne doit pas occuper une voie pour laquelle un BMT est exigé, sauf s'il est en possession du BMT en vigueur.
  OPTIONNEL : Chevauchement des zones d'application d'un BMT et d'un BEQ. Les mouvements tenus de circuler à l'extérieur de la zone d'application d'un BEQ doivent faire tout leur trajet en possession d'un BMT qui leur est adressé, à moins qu'ils ne disposent d'une autorisation du CCF ou qu'ils ne soient visés par des instructions spéciales.
(b) Tous les membres de l'équipe doivent s'assurer que leur mouvement est correctement désigné sur leur BMT, qu'il contient le bon nombre de pages et que la zone d'application précise la totalité de son itinéraire. Si la désignation est erronée sur le BMT reçu ou qu'il n'y a pas de BMT pour ce mouvement, il faut communiquer immédiatement avec le CCF.
(c) Lorsqu'un mouvement est désigné au moyen de son numéro d'identification, la feuille de train, une liste ou tout autre document acceptable (appelés collectivement « document acceptable » dans le présent paragraphe), peut être utilisé pour vérification. Si la désignation sur le BMT est erronée, un changement de désignation doit être transmis par le CCF. Si la désignation dans le document acceptable est erronée alors que celle sur le BMT est correcte, la désignation dans le document erroné peut être changée lorsque le CCF, un superviseur de la Compagnie, ou un autre employé qui a accès à la bonne information l'autorise. Lorsqu'un document acceptable n'est pas disponible, un membre de l'équipe peut obtenir la désignation du mouvement auprès du CCF, d'un superviseur de la Compagnie ou de tout autre employé qui a accès à cette information, afin de faire la comparaison avec le BMT.
(d) Lorsque l'équipe d'un mouvement dans la zone d'application d'un BMT est en possession d'un BMT qui inclut un article indiquant une heure précise pour son annulation, cette équipe doit communiquer avec le CCF et se conformer à ses instructions avant l'heure de l'annulation. S'il est impossible de communiquer avec le CCF, et que le mouvement est incapable de libérer la zone d'application du BMT, il doit s'arrêter.

MODÈLES DE BM

Les exemples ci-après de BM seront utilisés dans les circonstances où ils s'appliquent. Les heures, les points milliaires (milles) et les vitesses exprimées en mi/h sont donnés sous forme numérique seulement.

MODÈLE S – VOIE PRINCIPALE HORS SERVICE

(1) ***Voie principale hors service entre les aiguillages de la voie d'évitement à Granville. Les aiguillages sont orientés et immobilisés pour la voie d'évitement. Les mouvements emprunteront la voie d'évitement en se conformant à la règle 105.***

(2) ***Voie principale hors service entre les aiguillages de voie principale au mille 11,3 et au mille 12,1 subdivision Canada, voie industrielle Baker. Aiguillages orientés et immobilisés pour cette voie. Les mouvements emprunteront la voie Industrielle Baker en se conformant à la règle 105.***

Lorsqu'un contremaître a reçu confirmation par écrit que le BM est en vigueur, la voie principale, impraticable entre les aiguillages de la voie d'évitement ou autre voie, peut être protégée de la manière prescrite à la règle 841. Avant la transmission d'un BM du modèle S, tout dérailleur sur la voie en question doit être immobilisé en position de non-déraillement ou être retiré du rail.

MODÈLE T – MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SUR UNE VOIE PRINCIPALE

(1) ***MATÉRIEL ROULANT LAISSE SANS SURVEILLANCE OCCUPANT LA VOIE PRINCIPALE (NO 4) ENTRE LE MILLE 9 ET LE MILLE 11 SUBDIVISION QUEBEC.***

On se servira de l'exemple (1) pour donner la permission de laisser et de protéger le matériel roulant occupant la voie principale entre les points désignés.

(2) ***MATÉRIEL ROULANT DÉRAILLÉ OBSTRUANT LA VOIE PRINCIPALE (EST) (VOIES NO 1 ET NO2) ENTRE LE MILLE 28 ET LE MILLE 29 SUBDIVISION CARIBOU.***

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

L'équipe d'un mouvement recevant un exemple (1) ou (2) doit être prête à s'arrêter avant le matériel roulant en question.

MODÈLE V – LIMITATION DE VITESSE

(1) ***NE PAS DEPASSER 10 MI/H ENTRE LE MILLE 15 ET LE MILLE 20 (AU MILLE 19,4) (SUR LA VOIE EST), SUBDIVISION CANADA.***

Cet exemple sera utilisé avec la protection-règle 43 ou dans toute autre circonstance exigeant une limitation de la vitesse des mouvements non couverte par l'exemple (2) ou (3). Au besoin, le BM précisera la ou les voies sur lesquelles la limitation est applicable.

(2) ***NE PAS DEPASSER 30 MI/H EN TRANSPORTANT _____.***

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

(3) ***NE PAS DEPASSER 20 MI/H A L'ENTREE DU PASSAGE A NIVEAU PUBLIC AU MILLE 43.5 SUBDIVISION CARIBOU TANT QUE LE PASSAGE A NIVEAU N'EST PAS ENTIEREMENT OCCUPE.***

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

MODÈLE Y – PROTECTION PRÉVUE

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

SE CONFORMER A LA REGLE 42 LE 30 NOVEMBRE DE 0800 JUSQU'A 1700 ENTRE LE MILLE 10 ET LE MILLE 12 (SUR LA VOIE EST) SUBDIVISION CANADA. CONTREMAITRE _____.

Nota : Ce modèle peut être modifié pour une utilisation quotidienne ou toute autre utilisation exceptionnelle, par exemple : quotidiennement de 0800 jusqu'à 1700.

Au besoin, le BM doit préciser la ou les voies sur lesquelles la restriction est applicable.

RÈGLES DE LA RÉGULATION DE L'OCCUPATION DE LA VOIE (ROV)

301. APPLICATION ET SUPERVISION

(a) Sur les subdivisions, parties de subdivision ou autres voies désignées dans des instructions spéciales, les mouvements seront régis par les règles de la régulation de l'occupation de la voie (ROV).

(b) Le CCF dirigera la circulation en territoire ROV en transmettant les feuilles de libération, les POV, les BM et les autres instructions nécessaires.

302. FEUILLE DE LIBÉRATION NÉCESSAIRE

(a) Sauf à l'intérieur d'une zone de marche prudente, lorsque les règles de la régulation de l'occupation de la voie s'appliquent, un train ou un transfert doit être autorisé par une feuille de libération pour obstruer ou occuper une voie.

(b) Une feuille de libération sera envoyée directement à l'équipe du train ou du transfert visé dans l'adresse. Avant de s'y conformer, le chef de train et le mécanicien de locomotive doivent chacun s'assurer, aussitôt que possible, que l'autre est en possession de la feuille de libération et que le train ou le transfert y est correctement désigné. Pour ce faire, le numéro de la locomotive doit être constaté visuellement.

302.1 FEUILLE DE LIBÉRATION EN VIGUEUR

Une feuille de libération reste en vigueur jusqu'à son exécution, remplacement ou annulation.
À moins d'être annulées, les feuilles de libération qui autorisent un train ou un transfert à avancer doivent être exécutées dans l'ordre dans laquelle elles ont été transmises sur cette subdivision.

302.2 REMPLACEMENT D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION

(a) Une feuille de libération peut être transmise en remplacement d'une autre déjà en la possession de l'équipe du train ou du transfert visé dans l'adresse.

(b) Lorsque l'on remplace une feuille de libération qui comprend la zone d'application occupée par le train ou le transfert, la feuille de libération de remplacement doit inclure cette portion de voie et ne doit pas comporter l'obligation d'attendre l'arrivée d'un train ou d'un transfert de sens contraire.

(c) Si une feuille de libération de remplacement réduit la zone d'application de l'autorisation de circuler déjà en la possession du train ou du transfert visé dans l'adresse, le CCF ne doit prendre aucune autre mesure tant que le chef de train et le mécanicien de locomotive n'ont pas accusé réception.

302.3 ANNULATION D'UNE FEUILLE DE LIBÉRATION

(a) Avant l'annulation d'une feuille de libération, le train ou le transfert auquel elle s'adresse doit :
  (i) libérer la zone d'application de la feuille de libération;
  (ii) être protégé par un BM de modèle T; ou
  (iii) se trouver à l'intérieur d'une zone de marche prudente.

(b) Lorsqu'une feuille de libération est annulée, l'annulation ne prend effet que lorsqu'elle a été correctement répétée par le chef de train et le mécanicien de locomotive et qu'elle a fait l'objet de leur part d'un accusé de réception consistant à répéter au CCF le numéro de la feuille de libération, le mot « annulé » et les initiales du CCF.

303. PROTECTION ENTRE TRAINS OU TRANSFERTS QUI SE SUIVENT

(a) Une combinaison de trains ou de transferts, jusqu'à un maximum de deux, peut être autorisée 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 se déplace dans la zone indiquée, le chef de train et le mécanicien de locomotive de chaque train ou transfert doivent s'entendre clairement et par écrit, sur les déplacements spécifiques de leur train ou transfert et sur la protection à assurer. En cas de panne de communication entre les trains ou les transferts concernés, ceux-ci ne doivent faire aucun autre mouvement que ceux dont ils avaient convenu.

(b) À L'INTÉRIEUR D'UN BA – Pourvu qu'au moins deux signaux de canton assurent la protection à l'arrière, deux trains ou transferts ou plus peuvent être autorisés à avancer dans la même direction à l'intérieur d'une même zone dont l'occupation est réglée par des signaux de canton.

303.1 PROTECTION RADIO ENTRE TRAINS ET TRANSFERTS QUI SE SUIVENT

(Ne s'applique pas aux trains ni aux transferts en possession d'une feuille de libération autorisant à travailler)

Lorsque spécifiée dans des instructions spéciales, la protection contre les trains et les transferts suiveurs sera assurée comme suit :

(a) Le CCF ne doit pas autoriser un train ou un transfert à en suivre un autre avant d'avoir imposé à son équipe la restriction suivante par sa feuille de libération :
Se protéger contre (train ou transfert suivi) à partir de (endroit). »

(b) Sous réserve du paragraphe (d), un train ou un transfert soumis à une telle restriction ne doit pas quitter le lieu nommé ni aucun point repérable avant que le train ou le transfert suivi n'ait signalé son propre départ d'un point repérable en avant. Un tel rapport doit être consigné par écrit par un membre de l'équipe du train ou du transfert suiveur. Ces renseignements peuvent être obtenus du CCF. Il faut se servir des points repérables indiqués à la règle 82. Dans les situations où un rapport n'est pas reçu par le train ou le transfert suivi, le train ou le transfert suiveur peut poursuivre sa marche à la vitesse RÉDUITE sans dépasser 25 mi/h.

(c) Un train ou un transfert suiveur soumis à la restriction considérée ne doit pas dépasser le train ou le transfert suivi.

(d) En cas d'arrêt du train ou du transfert suivi, les deux équipes peuvent prendre entente pour permettre au train ou au transfert suiveur de se rapprocher. Cette entente doit être prise par écrit par les équipes des deux trains ou des deux transferts. Lorsque le train ou le transfert suivi reprend sa marche, le train ou le transfert suiveur observe de nouveau les dispositions du paragraphe (b).
Lorsque le train ou le transfert suivi a quitté l'endroit jusqu'où le train ou le transfert suiveur a été autorisé à se rendre, la règle 303.1 ne s'applique plus.

304. RESTRICTION AU DÉPART

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

Un train ou un transfert n'est pas arrivé tant que sa locomotive de désignation et son signal de queue ne sont pas arrivés. Dans le cas d'un train ou d'un transfert circulant sans signal de queue, seule une communication directe avec un membre de l'équipe permet de confirmer leur arrivée.

S'il est impossible d'observer l'arrivée d'un train ou d'un transfert, ou qu'il est impossible de communiquer avec un membre de l'équipe, il faut communiquer avec le CCF.

304.1 ARRÊT ET POINT D'OBSTRUCTION

Un train ou un transfert 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 ou transfert.

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 transfert ou de contremaître (POV) à l'intérieur de la zone spécifiée.

306. UTILISATION DE LA VOIE

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

308. FEUILLE DE LIBÉRATION AUTORISANT À TRAVAILLER

(a) Lorsqu'un train ou un transfert est autorisé à travailler par une feuille de libération, il peut se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur de la zone d'application de cette feuille.

(b) La feuille de libération qui permet de travailler demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit remplacée ou annulée.

308.1 CHANGEMENT DE DIRECTION – FEUILLE DE LIBÉRATION AUTORISANT À AVANCER

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

Un train ou un transfert autorisé à avancer en vertu d'une feuille de libération peut inverser sa marche sur une distance de 300 pieds ou moins, à la condition que la voie à utiliser n'ait pas été libérée ou, en BA, que le train ou le transfert ne soit pas entré à nouveau dans le canton libéré. À l'intérieur d'un BA, un membre de l'équipe doit se poster à un endroit lui permettant de voir si la section de voie à utiliser est libre et qu'elle restera libre de matériel roulant ou de véhicules d'entretien

309. DÉPLACEMENT DANS UNE ZONE DE TRAVAUX

(a) Pour qu'un train ou un transfert puisse entrer ou circuler dans la zone de travaux d'un ou plusieurs trains ou transferts, sa feuille de libération doit lui imposer la restriction suivante : « Se protéger contre le 5748 de travaux (et le 9460 de travaux) entre Exeter et Jasper ».

(b) Un train ou un transfert 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 locomotive de tous les trains ou transferts de travaux sur les déplacements spécifiques de chaque train ou transfert et sur la protection à assurer. Celle-ci doit être assurée jusqu'à ce que le train ou le transfert ait quitté la zone de travaux.

310. AUTORISATIONS DE TRAVAUX MULTIPLES

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

311. TRAINS OU TRANSFERTS ENTRANT DANS LA ZONE D'APPLICATION D'UN POV

(a) Un train ou un transfert ne doit pas être autorisé à entrer ou à circuler dans la zone d'application d'un POV, tant qu'il n'a pas reçu la restriction suivante :
« Se protéger contre le contremaître_____(nom) entre____(endroit) et_____(endroit). »
(b) Pour entrer ou circuler dans la zone d'application du POV, un train ou un transfert doit aussi avoir reçu les instructions 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.

314. OPTIONNEL AUX RÈGLES 309 et 310 : TRAINS OU TRANSFERTS FRANCHISSANT OU TRAVAILLANT DANS LA ZONE D'UN TRAIN OU TRANSFERT DE TRAVAUX

(a) Un train ou un transfert peut être autorisé à franchir la zone de travaux d'un ou de plusieurs trains ou transferts ou autorisé à y travailler, pourvu que sa feuille de libération lui impose la restriction suivante :
«Se protéger contre le (numéro) de travaux entre (endroit) et (endroit)»
(b) Un train ou un transfert 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 locomotive de tous les trains ou transferts de travaux sur les déplacements spécifiques de chaque train ou transfert et sur la protection à assurer. Celle-ci doit être assurée jusqu'à ce que le train ou transfert ait quitté la zone de travaux.

315. EXIGENCES RELATIVES AUX MESSAGES RADIO

(a) Un membre de l'équipe de tout train ou tout transfert doit transmettre un message radio sur les ondes du canal d'attente désigné 1 à 3 milles avant la prochaine gare ou le prochain enclenchement. Ce message doit comporter l'exigence de se protéger contre un train, un transfert ou un contremaître lorsqu'une restriction s'applique entre la prochaine gare et la gare ou l'enclenchement subséquents.
(b) Un membre de l'équipe qui se trouve ailleurs que sur la locomotive doit s'assurer que le message radio a été fait conformément au paragraphe (a). S'il est impossible de communiquer avec l'équipe de la locomotive pour effectuer cette vérification, des mesures immédiates doivent être prises pour arrêter le train ou le transfert avant qu'il n'atteigne le point de la restriction.

RÈGLES DU SYSTÈME SPÉCIAL DE RÉGULATION (SSR)

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

352. SUPERVISION
Sauf indication contraire, la protection des mouvements et des travaux en voie sera dirigée par le CCF, qui donnera au besoin les instructions voulues.

353. INSTRUCTIONS SPÉCIALES RELATIVES AU SSR
Des instructions spéciales seront données au besoin pour réglementer ce système d'exploitation. Toutes les règles d'exploitation demeurent en vigueur, sous réserve des instructions spéciales précitées et des règles 351 et 352.

RÈGLES DU TERRITOIRE DE VOIE D'ÉVITEMENT CONTRÔLÉE (TVEC)

360. APPLICATION
Lorsque spécifiée dans des instructions spéciales, l'utilisation de voies d'évitement non signalisées en CCC sera régie par les règles du territoire de voie d'évitement contrôlée.

361. SUPERVISION
Sauf indication contraire, les mouvements, la protection des travaux en voie et la circulation des véhicules d'entretien seront dirigés par le CCF, qui donnera les instructions nécessaires.

362. LIBRE DE MATÉRIEL ROULANT
(a) À moins d'indication contraire du CCF, les voies d'évitement seront considérées libres de matériel roulant.
(b) Avant de permettre à un mouvement de s'engager sur une voie d'évitement occupée par du matériel roulant, le CCF doit en aviser un membre de l'équipe.

363. AIGUILLAGE À MANŒUVRE MANUELLE
Les aiguillages à manœuvre manuelle, sur une voie d'évitement peuvent être considérés comme étant orientés en position normale à moins d'indication contraire du CCF, d'un BM ou d'une instruction spéciale.

364. PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE ET DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN
Un contremaître doit être en possession d'un POV pour protéger les travaux en voie et la circulation des véhicules d'entretien. La règle 41/841 ne s'applique pas.

DESCRIPTION GÉNÉRALE ET EMPLACEMENT DES SIGNAUX FIXES

401. EMPLACEMENT

Dans la mesure du possible, les signaux fixes, sauf les aiguillages, 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 ou dans 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 un BM ou des instructions spéciales si le signal, dans ce cas, ne se trouve pas à la droite d'une autre voie signalisée.

401.1 INDICATION DE SIGNAL

Les indications données par les signaux de canton et d'enclenchement règlent la marche jusqu'au prochain signal ou panneau indicateur de fin de canton. Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, le signal qui indique de quitter la voie principale pour s'engager sur une voie non principale règle la marche jusqu'au panneau indicateur de fin de canton ou jusqu'à ce que le matériel roulant de tête a complètement franchi l'emplacement contrôlé et qu'il soit entré sur la voie non principale. Il faut respecter la vitesse autorisée dans le branchement jusqu'à ce que la totalité du mouvement ait dégagé le branchement.

401.2 ABSENCE D'UN SIGNAL AVANCÉ

En l'absence d'un signal avancé, les mouvements entrant en CCC ou y retournant à partir d'une voie d'évitement, doivent approcher le signal réglant leur marche en étant prêts à s'y arrêter, à moins que celui-ci ne présente une indication plus favorable que celle d'Arrêt absolu.

402. POSITION

Quand les circonstances le permettent, les unités lumineuses des signaux de canton et d'enclenchement seront positionnées par rapport aux voies sur lesquels elles commandent la circulation. Des portiques, des potences, des faux mâts et d'autres structures seront utilisés et doivent être illustrés dans les instructions de la Compagnie pour assurer la bonne compréhension ou la raison d'être du signal.

403. ASPECT DES SIGNAUX LUMINEUX

(a) Les aspects des signaux de canton et d'enclenchement seront obtenus par la couleur, la position, le clignotement des feux, ou par une combinaison de ces éléments.

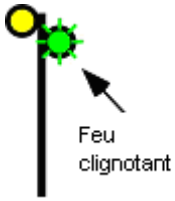
(b) Une flèche et (ou) une ou des plaques fixées au signal peuvent préciser ou modifier les indications données par ces signaux.

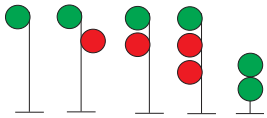
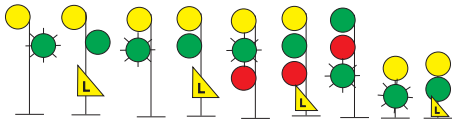
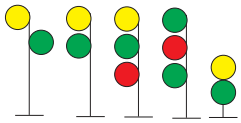
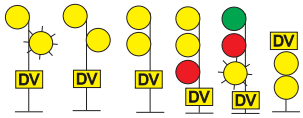
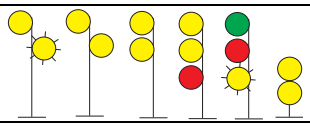
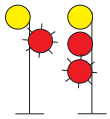
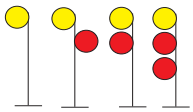
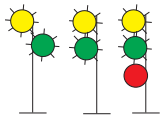
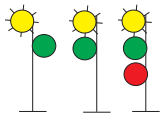
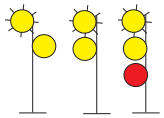
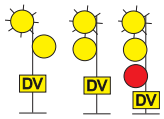
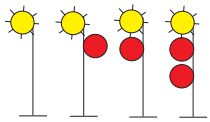
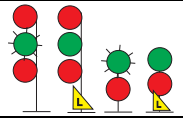
(c) Les unités lumineuses peuvent être fixées d'un côté ou de l'autre du mât et des plaques à numéro servent, s'il y en a, à repérer l'emplacement des signaux.

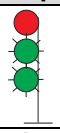
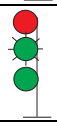
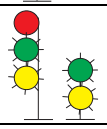
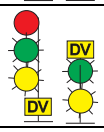
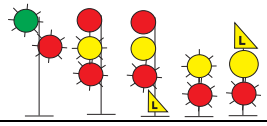
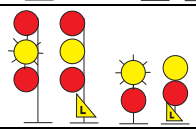
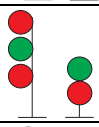
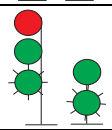
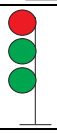
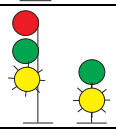
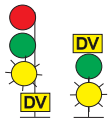
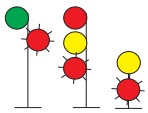
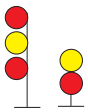
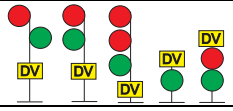
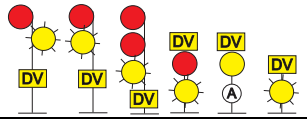
404. SIGNAUX COURANTS

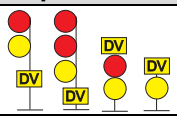
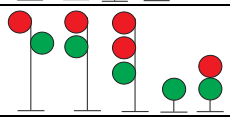
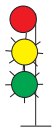
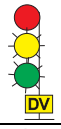
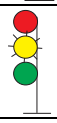
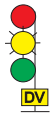
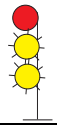
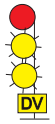
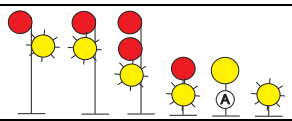
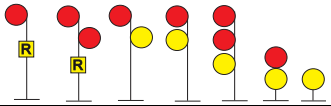
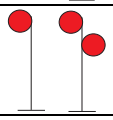
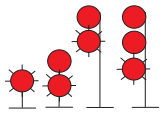
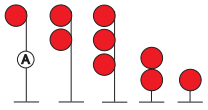
Les illustrations des règles 405 à 440 représentent les signaux courants, suivis de leur signification. La représentation et la signification d'autres signaux figureront au besoin dans des instructions spéciales.

SIGNAUX DE CANTON ET D'ENCLENCHEMENT



Règles	Aspects	Nom	Signification
405		Vitesse normale	Avancer.
406		De vitesse normale à vitesse limitée	Avancer, vitesse LIMITÉE à l'approche du signal suivant.
407		De vitesse normale à vitesse moyenne	Avancer, vitesse MOYENNE à l'approche du signal suivant.
408		De vitesse normale à vitesse de bifurcation	Avancer, vitesse de BIFURCATION à l'approche du signal suivant.
409		De vitesse normale à petite vitesse	Avancer, PETITE vitesse à l'approche du signal suivant.
410		De vitesse normale à vitesse de marche à vue	Avancer, vitesse de MARCHE À VUE à l'approche du signal suivant.
411		De vitesse normale à arrêt	Avancer, être prêt à s'arrêter au signal suivant.
412		De vitesse normale à vitesse limitée différée	Avancer, vitesse LIMITÉE à l'approche du second signal.
413		De vitesse normale à vitesse moyenne différée	Avancer, vitesse MOYENNE à l'approche du second signal.
414		De vitesse normale à petite vitesse différée	Avancer, PETITE vitesse à l'approche du second signal.
414A		De vitesse normale à vitesse de bifurcation différée	Avancer, vitesse de BIFURCATION à l'approche du second signal
415		De vitesse normale à arrêt différé	Avancer, être prêt à s'arrêter au second signal.
416		De vitesse limitée à vitesse normale	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements.

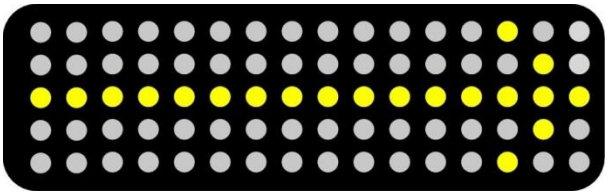
Règles	Aspects	Nom	Signification
417		De vitesse limitée à vitesse limitée	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.
418		De vitesse limitée à vitesse moyenne	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements, vitesse MOYENNE à l'approche du signal suivant.
419		De vitesse limitée à petite vitesse	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements, PETITE vitesse à l'approche du signal suivant.
419A		De vitesse limitée à vitesse de bifurcation	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements, vitesse de BIFURCATION à l'approche du signal suivant.
420		De vitesse limitée à vitesse de marche à vue	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements, le signal suivant est un signal de MARCHE À VUE.
421		De vitesse limitée à arrêt	Avancer, vitesse LIMITÉE au franchissement du signal et des branchements, être prêt à s'arrêter au signal suivant.
422		De vitesse moyenne à vitesse normale	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements.
423		De vitesse moyenne à vitesse limitée	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, vitesse LIMITÉE à l'approche du signal suivant.
424		De vitesse moyenne à vitesse moyenne	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, et à l'approche du signal suivant.
425		De vitesse moyenne à petite vitesse	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, PETITE vitesse à l'approche du signal suivant.
425A		De vitesse moyenne à vitesse de bifurcation	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, vitesse de BIFURCATION à l'approche du signal suivant.
426		De vitesse moyenne à vitesse de marche à vue	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, le signal suivant est un signal de MARCHE À VUE.
427		De vitesse moyenne à arrêt	Avancer, vitesse MOYENNE au franchissement du signal et des branchements, être prêt à s'arrêter au signal suivant.
428		De vitesse de bifurcation à vitesse normale	Avancer, vitesse DE BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements.
429		De vitesse de bifurcation à arrêt	Avancer, vitesse DE BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements, être prêt à s'arrêter au signal suivant.

Règles	Aspects	Nom	Signification
430		Vitesse de bifurcation	Avancer, vitesse RÉDUITE, sans dépasser la vitesse DE BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements.
431		De petite vitesse à vitesse normale	Avancer, PETITE vitesse au franchissement du signal et des branchements.
432		De petite vitesse à vitesse limitée	Avancer, PETITE vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse LIMITÉE à l'approche du signal suivant.
432A		De vitesse de bifurcation à vitesse limitée	Avancer, vitesse de BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements, vitesse LIMITÉE à l'approche du signal suivant.
433		De petite vitesse à vitesse moyenne	Avancer, PETITE vitesse au franchissement du signal et des branchements, vitesse MOYENNE à l'approche du signal suivant.
433A		De vitesse de bifurcation à vitesse moyenne	Avancer, vitesse de BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements, vitesse MOYENNE à l'approche du signal suivant.
434		De petite vitesse à petite vitesse	Avancer, PETITE vitesse au franchissement du signal et des branchements et à l'approche du signal suivant.
434A		De vitesse de bifurcation à vitesse de bifurcation	Avancer, vitesse de BIFURCATION au franchissement du signal et des branchements, vitesse de BIFURCATION à l'approche du signal suivant.
435		De petite vitesse à arrêt	Avancer, PETITE vitesse au franchissement du signal et des branchements, être prêt à s'arrêter au signal suivant.
436		Marche à vue	Avancer à vitesse de MARCHE À VUE.
437		Arrêt permissif	S'arrêter, puis avancer à vitesse de MARCHE À VUE.
438		Prendre ou quitter la voie d'évitement ou une autre voie	Des indications seront spécifiées dans des instructions spéciales pour chaque application spécifique de ce signal.
439		Arrêt absolu	S'arrêter. OPTIONNEL : À moins qu'il ne soit nécessaire de libérer un aiguillage, un passage à niveau, un emplacement contrôlé ou pour placer du matériel voyageurs devant un quai de gare un mouvement qui n'est pas autorisé en vertu de la règle 564, doit s'arrêter à au moins 300 pieds d'un signal d'ARRÊT ABSOLU.

440. INDICATEUR DE DIRECTION

Lorsqu'un indicateur de direction utilisé de concert avec un signal de canton affiche une flèche clignotante, cela signifie que le signal au prochain emplacement contrôlé donne une indication permissive et que l'aiguillage est bien orienté et immobilisé pour la direction présentée par la flèche.

Exemple :



RÈGLES DU BLOCK AUTOMATIQUE (BA)

505. APPLICATION

Les signaux de canton 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 et n'autorisent pas l'occupation de la voie principale.

507. SIGNAUX HORS SERVICE

Si des signaux de BA sont mis hors service, les mouvements seront dirigés par des instructions reçues du CCF ou par des instructions spéciales.

509. ARRÊT À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU

(a) Pour franchir un signal de canton donnant l'indication Arrêt absolu**,** mouvement est arrêté au signal donnant l'indication Arrêt absolu et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, un membre de l'équipe doit communiquer immédiatement avec le CCF.

EXCEPTION : Des instructions du CCF ne sont pas nécessaires lorsqu'un mouvement doit entrer à nouveau dans un canton occupé en partie ; cependant le mouvement doit circuler a vitesse REDUITE.

(b) Lorsqu'il est en mesure de le faire, le CCF informera le membre de l'équipe par écrit : « Il n'y a aucun mouvement INCOMPATIBLE » Après s'être conformé à la règle 513 là où elle s'applique, le mouvement n'a pas à s'arrêter au signal, mais il doit identifier de façon positive le signal par son numéro, et il peut avancer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.

(c) S'il est impossible d'obtenir l'information qu'il n'y a aucun mouvement de sens contraire dans le canton et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, le mouvement peut, après s'être conformé à la règle 513 là où elle s'applique, s'avancer jusqu'à ce que ses roues de tête aient dépassé de 100 pieds le signal d'arrêt absolu, et s'arrêter à cet endroit. Après une attente de dix (10) minutes et s'il n'y a toujours aucun signe de mouvement de sens contraire, le mouvement peut avancer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton.

513. ENTRÉE SUR UNE VOIE PRINCIPALE

(a) Avant d'entrer sur une voie principale ou de l'obstruer alors qu'aucun mouvement, 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 mouvement d'obstruer la voie principale, sauf si des instructions spéciales spécifient un plus long délai. Il doit rester à son poste jusqu'à l'entrée du mouvement sur la voie. L'aiguillage doit être rapidement remis à sa position normale quand il devient évident qu'un mouvement approche sur la voie principale.

Lorsque l'entrée doit se faire par une liaison, seul l'aiguillage de la voie sur laquelle le mouvement est à l'arrêt doit se trouver en position renversée jusqu'à l'expiration du délai d'attente prescrit.

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

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

Avant d'accorder cette dispense, le CCF doit s'assurer qu'aucun mouvement n'approche de l'aiguillage. L'aiguillage doit être orienté dans les cinq (5) minutes après réception de la permission du CCF.

(b) Un mouvement qui entre dans un canton entre des signaux doit observer la vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au prochain signal, tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, que celui-ci permet une vitesse autre que la vitesse de MARCHE À VUE.

515. RETARD DANS LE CANTON

Lorsqu'un mouvement, après être entré dans un canton sur l'indication d'un signal lui permettant de circuler à une vitesse autre que la vitesse de MARCHE À VUE, s'arrête dans ce canton ou y est retardé, il doit poursuivre sa route à vitesse de REDUITE jusqu'au signal suivant :

(i) à moins qu'il n'y ait aucun aiguillage entre le mouvement et le signal; ou

(ii) tant qu'il est possible de constater que la voie est libre jusqu'au signal suivant.

Le mouvement doit approcher du signal suivant prêt a s'arrêter et suivre l'indication présentée par la signal**.**

RÈGLES DE LA COMMANDE CENTRALISÉE DE LA CIRCULATION (CCC)

560. SUPERVISION ET APPLICATION

La CCC s'applique dans les zones spécifiées dans l'indicateur ou des instructions spéciales et sera supervisé par le CCF. Les signaux de canton commandent la circulation des trains ou des transferts. Le CCF transmettra au besoin des instructions.

561. SUSPENSION DE LA CCC

Quand une CCC est retirée du service, en tout ou en partie, la circulation des trains et des transferts sera régie par des instructions spéciales.

563. LIBÉRATION DE SIGNAUX DE SENS CONTRAIRE EN VOIES D'ÉVITEMENT NON SIGNALISÉES

(a) Lorsque deux trains ou transferts de sens contraire doivent être orientés sur la même voie d'évitement non signalisée, chaque mécanicien de locomotive doit être informé de la situation avant que le signal ne soit libéré afin de permettre à l'un ou l'autre de ces trains ou transferts d'entrer sur la voie d'évitement.

(b) Au point de croisement, le CCF ne doit pas diriger un train ou un transfert sur une voie d'évitement jusqu'à ce que l'aiguillage à l'autre extrémité de la voie d'évitement soit orienté pour la voie principale.
Nota : Cette règle ne s'applique pas lorsque des dispositifs de contrôle automatisés ne permettront pas que des trains ou des transferts de sens contraire s'engagent sur une voie d'évitement non signalisée et aux voies d'évitement où les règles du TVEC s'appliquent.

564. AUTORISATION DE FRANCHIR UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU

(a) Un train ou un transfert doit avoir l'autorisation nécessaire pour franchir un signal de canton donnant l'indication Arrêt absolu :

(b) Le CCF peut autoriser le train ou le transfert à franchir le signal, mais, auparavant, il doit :
  (i) s'assurer qu'aucun train ni aucun transfert en situation de mouvement incompatible ne se trouve à l'intérieur du canton contrôlé concerné, ou n'est autorisé à y entrer**,** sauf dans les conditions prévues par les règles 567, 567.3 ou 577; et
  (ii) assurer la protection nécessaire contre tous les trains ou les transferts de sens contraire.

(c) Lorsque des dispositifs de blocage des signaux sont utilisés, on peut les retirer après l'entrée du train ou du transfert autorisé dans le canton contrôlé concerné. Par contre, le CCF ne doit pas permettre à un train ou transfert de sens contraire d'entrer dans le canton contrôlé tant que ce canton n'a pas été libéré par le train ou le transfert autorisé.

(d) Le train ou le transfert ainsi autorisé n'a pas à s'arrêter au signal, mais doit l'identifier de façon positive par son numéro; il doit se déplacer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton, et doit 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 manœuvre électrique et à la règle 611 aux enclenchements automatiques.

(e) Lorsqu'une situation connue empêche la libération de signaux contrôlés à l'entrée du canton concerné, le CCF peut autoriser la marche à vitesse RÉDUITE jusqu'au prochain signal ou au panneau indicateur de fin de canton. Le train ou le transfert sera informé de la présence ou non de matériel roulant dans le canton. La vitesse RÉDUITE s'applique à moins qu'il soit confirmé que le canton est libre de matériel roulant. La vitesse RÉDUITE commence lorsque le matériel roulant de tête a complètement franchi l'emplacement contrôlé. Le train ou le transfert doit s'approcher du prochain signal en étant prêt à s'arrêter et se conformer à son indication.

(f) 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 de locomotive ait été informé de l'itinéraire à suivre.

565. SIGNAL DE CCC INDIQUANT L'ARRÊT ABSOLU À L'ENTRÉE D'UN BA

Un train ou un transfert qui doit franchir un signal donnant l'indication Arrêt absolu lorsqu'il quitte une CCC pour entrer dans un BA, se conformera à la règle 564 à l'intérieur de la CCC et à la règle 509 à l'intérieur du BA.

566. AUTORISATION DE TRAVAUX

(a) Un train ou un transfert peut recevoir une autorisation de travaux lui permettant de se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur d'une zone spécifiée.

(b) Avant d'accorder l'autorisation, le CCF doit :
  (i) s'assurer qu'aucun autre train ni aucun autre transfert ne se trouve à l'intérieur de la zone visée ni n'a été autorisé à y entrer; et
  (ii) bloquer à Arrêt absolu tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des autres trains ou transferts dans la zone protégée.

(c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ni aucun autre transfert à entrer dans la zone protégée, sauf dans les conditions prévues par la règle 567.3 ou jusqu'à l'annulation de l'autorisation de travaux.

(d) Lorsque l'autorisation de travaux est annulée alors que le train ou le transfert est à l'intérieur de la zone protégée, le chef de train ou le mécanicien de locomotive doit aviser le CCF de la direction que prendra le mouvement. Le CCF doit maintenir le blocage des signaux pour les trains ou les transferts de sens contraire tant que le train ou le transfert protégé n'a pas libéré le canton contrôlé.

(e) Quand l'autorisation porte la mention : « Appelez le CCF _____», le chef de train ou le mécanicien de locomotive doit communiquer dans les conditions prévues avec le CCF.

(f) L'autorisation accordée et les instructions reçues doivent être prises par écrit. Le mécanicien de locomotive doit être au courant de la zone protégée avant d'y effectuer un mouvement.

(g) Les signaux contrôlés présentant une indication d'Arrêt absolu à l'intérieur de la zone accordée, sauf dans le cas du signal d'entrée et de sortie de cette zone, peuvent être considérés comme présentant une indication d'avancer à vitesse de MARCHE À VUE.

566.1 SUSPENSION DES INDICATIONS DE SIGNAUX DURANT LES MANŒUVRES

(a) À un emplacement contrôlé, une équipe peut être autorisée à manœuvrer à la main certains aiguillages à double commande de la manière prescrite à la règle 104.2, paragraphe (d). Cette autorisation doit faire partie de l'autorisation de travaux en vertu de 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 manœuvre manuelle, mais seulement pour la durée des manœuvres à l'emplacement contrôlé désigné. L'indication de signal ou une autorisation en vertu de la règle 564 doit autoriser le train ou le transfert à entrer dans l'emplacement contrôlé, avant que l'autorisation en vertu de la règle 566/566.1 soit transmise. Une permission verbale peut être donnée pour manœuvrer à la main certains aiguillages à double commande à l'intérieur de la zone d'application de l'autorisation de travaux accordée en vertu de la règle 566 ou 567 qui ne comprend pas l'autorisation en vertu de la règle 566.1 pour ces aiguillages.

(b) Lorsque des manœuvres doivent se faire sur un aiguillage à ressort compris dans la zone d'application de l'autorisation de travaux prévue à la règle 566 ou 567, l'indication du signal réglant les mouvements sur cet aiguillage peut être considérée comme suspendue, si l'aiguillage est bien orienté.

(c) Lorsque des manœuvres doivent se faire à un emplacement contrôlé qui comprend seulement un aiguillage à manœuvre manuelle à l'intérieur de la zone de travaux accordée en vertu de la règle 566 ou 567, l'indication du signal réglant les mouvements sur cet emplacement contrôlé peut être considérée comme suspendue, mais seulement lorsque les manœuvres sont exécutées en utilisant cet aiguillage.

567. AUTORISATION DE TRAVAUX CONJOINTE

(a) Plus d'un train ou d'un transfert peut recevoir une autorisation de travaux lui permettant de se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur de la même zone. Chacun de ces trains ou de ces transferts doit recevoir la consigne suivante : « Se protéger contre les autres trains ou les autres transferts ». Le chef de train et le mécanicien de locomotive de chaque train ou transfert doivent s'entendre clairement, par écrit, sur les déplacements à effectuer par chacun de leur train ou transfert 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 transferts que ceux qui doivent y être autorisés; et
  (ii) bloquer à Arrêt absolu tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des trains ou des transferts dans la zone protégée.

(c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre train ou transfert, sauf s'il est protégé en vertu de la présente règle, à entrer dans la zone protégée, jusqu'à l'annulation de l'autorisation de travaux. Chaque train ou transfert doit avoir libéré la zone protégée avant l'annulation de l'autorisation de travaux.
  EXCEPTION : L'autorisation de travaux du dernier train ou transfert peut être annulée alors que ce train ou ce transfert occupe encore la zone protégée. Dans ce cas, le chef de train ou le mécanicien de locomotive doit aviser le CCF de la direction que prendra son mouvement. Le CCF doit maintenir le blocage des signaux contre les trains ou transferts de sens contraire jusqu'à ce que le train ou le transfert protégé ait libéré le canton contrôlé.

(d) Quand l'autorisation porte la mention : « Appelez le CCF____», le chef de train ou le mécanicien de locomotive de chaque train ou transfert 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 de locomotive du train ou du transfert ainsi autorisé doit être au courant de la zone protégée avant d'y effectuer un mouvement.

567.1 ENTRÉE DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE

(a) Un train ou un transfert peut être autorisé à entrer ou à se déplacer dans la zone d'application d'un POV lorsqu'il reçoit l'instruction de se protéger contre le contremaître à l'intérieur d'une zone spécifiée.
« Se protéger contre le contremaître (nom) entre (endroit) et (endroit). »
(b) Le chef de train et le mécanicien de locomotive doivent être informés de l'autorisation accordée et recevoir les instructions spécifiques du contremaître avant d'effectuer un mouvement. Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître, et celui-ci doit en accuser réception.
(c) Le CCF ne doit pas autoriser un autre train ou transfert à entrer dans la zone protégée, ni y permettre l'application d'un autre POV, jusqu'à ce que le train ou le transfert exécute l'autorisation en quittant la zone protégée ou jusqu'à l'annulation de l'autorisation accordée aux termes de la présente règle.
(d) En plus de la permission et des instructions reçues d'un contremaître pour entrer et (ou) circuler dans la zone d'application, les trains ou les transferts doivent aussi être autorisés à entrer dans la zone d'application d'un POV selon les dispositions de la règle 105(a), 564 ou 568, ou à inverser leur mouvement dans la zone d'application d'un POV selon les dispositions de la règle 566.

567.2 (OPTIONNEL) ENTRÉE DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE

Des trains ou transferts peuvent être autorisés à entrer ou à se déplacer dans la zone d'application d'un POV.
(a) Ainsi autorisé, le train ou le transfert doit recevoir la restriction suivante : «Se protéger contre le contremaître (nom) entre (endroit) et endroit). » Une telle restriction doit être émise au train ou au transfert quand il se trouve :
  (i) à moins de deux cantons contrôlés de la zone en question ; ou
  (ii) à moins de 25 milles de cette zone, s'il n'y a pas de canton contrôlé avant. Le CCF doit veiller à ce qu'il s'agisse là du seul train ou transfert qui rencontrera l'indication du signal réglant l'entrée dans la zone protégée.
(b) L'entrée dans la zone d'application d'un POV ne doit pas se faire tant que le chef de train et le mécanicien de locomotive n'ont pas été mis au courant de l'autorisation, de la zone d'application autorisée, et qu'ils n'ont pas reçu des instructions spécifiques du contremaître nommé dans l'autorisation. Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître, et celui-ci doit en accuser réception.

567.3 CIRCULATION DANS UNE ZONE DE TRAVAUX

Des trains ou des transferts peuvent être autorisés à entrer ou à circuler dans la zone de travaux d'autres trains ou transferts.
(a) Chaque fois qu'un train ou un transfert obtient une telle autorisation, il doit également recevoir la restriction suivante :
« Se protéger contre le (numéro) de travaux entre (endroit) et (endroit). »
(b) Les trains ou les transferts autorisés en vertu du paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas entrer ni se déplacer dans la zone de travaux tant que leur équipe ne s'est pas clairement entendue par écrit avec le chef de train et le mécanicien de locomotive de tous les trains ou transferts. Les ententes doivent indiquer les déplacements prévus de chaque train ou transfert et demeurer en vigueur jusqu'à ce que les trains ou les transferts concernés aient quitté la zone de travaux.
(c) Avant d'entrer dans la zone, le train ou le transfert doit également être autorisé par l'indication du signal ou selon les dispositions de la règle 564 ou 568.
(d) Quand l'entrée doit se faire sur l'indication du signal, la restriction ne peut être émise que si le train ou le transfert se trouve :
  (i) à moins de deux cantons contrôlés de la zone en question ; ou
  (ii) à moins de 25 milles de cette zone, s'il n'y a pas de canton contrôlé avant. Le CCF doit veiller à ce qu'il s'agisse là du seul train ou transfert qui rencontrera le signal réglant l'entrée dans la zone protégée.

568. SIGNAL OU PERMISSION D'ENTRER SUR LA VOIE PRINCIPALE

(a) Un train ou un transfert ne doit pas obstruer une voie principale, ni y entrer ou y retourner après l'avoir libérée, sauf si l'indication du signal le permet ou s'il en a reçu la permission du CCF.
(b) Lorsque l'entrée sur la voie principale doit se faire à un aiguillage à manœuvre 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 de locomotive n'a pas été mis au courant de la situation.
Avant d'accorder sa permission, le CCF doit :
  (i) s'assurer qu'aucun autre train ni aucun autre transfert en situation de mouvement incompatible ne se trouve à l'intérieur du canton contrôlé, ou n'est autorisé à y entrer; et
  (ii) bloquer à Arrêt absolu tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des trains ou des transferts dans le canton contrôlé.
(c) Le CCF doit maintenir le blocage des signaux et ne pas permettre à un train ou un transfert de sens contraire d'entrer dans le canton contrôlé tant que ce canton n'a pas été libéré par le train ou le transfert autorisé. Le blocage des signaux pour les trains ou les transferts qui se suivent doit être maintenu et aucun train ou transfert qui se suit ne doit être autorisé à entrer dans le canton contrôlé tant que le chef de train ou le mécanicien de locomotive du train ou du transfert protégé, n'a pas signalé qu'il est entré sur la voie principale et qu'il a commencé à faire route dans la direction autorisée.

EXCEPTION : Une permission d'entrer sur la voie principale ou d'y retourner n'est pas nécessaire lorsqu'un train ou un transfert est autorisé aux termes de la règle 566, 567 ou 577.

569. ANNULATION DES AUTORISATIONS

(a) L'autorisation ou la permission accordée en vertu de la règle 564, 567.3 ou 568 peut être annulée, à condition que le train ou le transfert ne soit pas entré dans le canton contrôlé visé.

(b) Lorsque l'autorisation accordée en vertu de la règle 564, 566, 567, 567.1, 567.2, 567.3 ou 577 ou la permission par écrit accordée en vertu de la règle 568 est annulée, l'annulation ne prend effet qu'après avoir été répétée correctement par le chef de train et le mécanicien de locomotive et après avoir fait l'objet de leur part d'un accusé de réception consistant en la répétition au CCF du mot « annulé » et des initiales de ce dernier.

570. ENTRÉE SUR LA VOIE SANS L'INDICATION D'UN SIGNAL DE CANTON

(a) Un train ou un transfert qui s'engage dans un canton entre des signaux, à un aiguillage à manœuvre manuelle équipé d'un verrou électrique, doit s'approcher du prochain signal prêt à s'arrêter, tant qu'il n'est pas possible de constater, d'une part que la voie est libre jusqu'à ce signal et, d'autre part, que celui-ci présente une indication autre que celle d'Arrêt absolu ou d'Arrêt permissif.

(b) Lorsque l'entrée dans un canton se fait à un aiguillage non équipé d'un verrou électrique ou à un aiguillage dont le plomb du verrou électrique est brisé, le train ou le transfert 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

(c) jusqu'à ce signal et, d'autre part, qu'il permet une vitesse autre que la vitesse de MARCHE À VUE.

(d) Un train ou un transfert qui est entré dans un canton après avoir actionné le dispositif de déverrouillage d'urgence d'un verrou électrique d'aiguillage, doit circuler à la vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au prochain signal.

571. REMISE DU SIGNAL À L'INDICATION ARRÊT ABSOLU ET MODIFICATION D'ITINÉRAIRE

(a) Les signaux ne doivent pas être ramenés à l'indication Arrêt absolu lorsqu'un train ou un transfert pour lequel les signaux ont préalablement été libérés se trouve à une distance de moins de trois cantons du premier de ces signaux, sauf si le mécanicien de locomotive a confirmé que son mouvement est arrêté ou qu'il est prêt à s'arrêter sans franchir le signal contrôlé à ramener à l'indication Arrêt absolu.

(b) En cas d'urgence, un signal peut être ramené à l'indication Arrêt absolu en tout temps.

573. INVERSION DE LA MARCHE

(a) Un train ou un transfert qui a dépassé les limites d'un canton ne doit pas y retourner avant d'en avoir informé le CCF et d'y avoir été autorisé par :

  (i) 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) la règle 564; ou 567.3 ; ou

  (iii) la règle 566, 567 ou 577.

  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, sauf aux fins de l'application de la règle 566(g) ou 577(f).

(b) Lorsqu'un train ou un transfert est entré dans un emplacement contrôlé sur l'indication d'un signal, et qu'il s'arrête avec sa partie menée encore à l'intérieur de cet emplacement, il ne peut se déplacer dans la direction opposée sur le même itinéraire à l'intérieur de ce même emplacement contrôlé qu'avec la permission du CCF. Sauf s'il en est dispensé par le CCF, le mouvement doit se conformer à la règle 104.2(b). La permission du CCF n'autorise pas l'occupation de la voie a l'extérieur de l'emplacement contrôlé.

(c) Pourvu qu'il n'entre pas dans un canton qu'il a libéré, un train ou un transfert peut inverser sa marche dans un canton sans être protégé par la règle 566, 567 ou 577 de la façon suivante :

  (i) sur une distance de 300 pieds ou moins, un membre de l'équipe doit se poster à un endroit lui permettant de voir si la section de la voie à utiliser est libre et qu'elle restera libre de matériel roulant ou de véhicule d'entretien; ou

  (ii) sur une distance de plus de 300 pieds, un signaleur doit se poster au point le plus éloigné susceptible d'être atteint par le train ou le transfert. Le signaleur doit donner des signaux d'arrêt d'un endroit qui permettra à un train ou à un transfert qui approche de les voir distinctement d'une distance d'au moins 300 verges.

576. MANŒUVRES À UN EMPLACEMENT CONTRÔLÉ

(a) **Indication de signal –** À un emplacement contrôlé, la meilleure façon d'effectuer des manœuvres est d'utiliser le système de signalisation en demandant au CCF d'autoriser le train ou le transfert dans les deux directions au moyen des signaux de canton contrôlés. Si après avoir complété les manœuvres, le train ou le transfert ne peut libérer l'emplacement contrôlé, le CCF devra transmettre une autorisation en vertu de la règle 566 ou 577 pour lui permettre d'inverser sa marche. Si l'entrée dans le canton contrôlé a été autorisée en vertu de la règle 564, la vitesse de MARCHE À VUE doit être observée jusqu'au prochain signal. Une autorisation en vertu de la règle 566 ou 577 n'est pas nécessaire lorsque le CCF autorise verbalement le train ou le transfert à avancer jusqu'au prochain signal s'il n'y a pas d'aiguillages à double commande sur cet itinéraire.

(b) **Signaux de manœuvre –** Un membre de l'équipe demandera un signal de manœuvre afin d'effectuer de nombreux déplacements sur un itinéraire spécifique à l'intérieur d'un emplacement contrôlé. Lorsque les déplacements sont terminés, il faut informer le CCF pour s'assurer que le signal sera annulé. Avant de le faire, le membre de l'équipe qui demande l'annulation doit informer tous les autres membres de l'équipe et recevoir l'assurance qu'ils ont libéré l'emplacement contrôlé protégé par le signal de manœuvre et qu'ils n'y retourneront pas. Si l'emplacement contrôlé ne peut être libéré, le CCF autorisera verbalement le départ. Le CCF annulera ensuite le signal de manœuvre. Le train ou le transfert peut ensuite avancer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au prochain signal.
Pour éviter d'avoir à circuler à vitesse de MARCHE À VUE, les trains ou les transferts devraient tenter de libérer l'emplacement contrôlé lors du dernier déplacement et quitter sur une indication de signal plus permissive.

(c) **Règle 566.1 et 577.1 Suspension des signaux –** Le train ou le transfert doit être autorisé à entrer dans le canton avant que le CCF n'émette une autorisation en vertu de la règle 566/566.1 ou 577/577.1. Si le train ou le transfert ne peut libérer l'emplacement contrôlé lorsque les manœuvres sont terminées, il doit en informer le CCF avant de quitter l'endroit. Si l'entrée dans l'emplacement contrôlé a été autorisée en vertu de la règle 564, le train ou le transfert doit avancer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au prochain signal.

(d) **Mouvement d'aller-retour** – Pourvu que la partie menée demeure sur une voie non principale, un train ou transfert peut s'engager dans un emplacement contrôlé sur l'indication d'un signal avec l'intention d'inverser sa marche afin de libérer l'emplacement contrôlé et retourner sur cette voie non principale. Le CCF doit être informé du mouvement d'aller-retour prévu lorsque le signal est demandé. L'équipe peut demander la permission d'effectuer un ou plusieurs mouvements d'aller-retour, mais chaque fois que le signal présente une indication permissive, c'est pour un SEUL mouvement d'aller-retour.

577. (OPTIONNEL À 566/567 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION) AUTORISATION DE TRAVAUX

(a) Un train ou un transfert peut recevoir par écrit une autorisation de travaux lui permettant de se déplacer dans l'une ou l'autre direction à l'intérieur d'une zone spécifiée. Avant d'accorder l'autorisation, le CCF doit :
   (i) s'assurer qu'aucun autre train ni aucun autre transfert ne se trouve à l'intérieur de la zone visée ni n'a été autorisé à y entrer; et
   (ii) bloquer à Arrêt absolu tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des autres trains ou transferts dans la zone protégée.

(b) D'autres trains ou d'autres transferts peuvent être autorisés à travailler dans la zone d'un ou de plusieurs trains ou transferts en possession d'une autorisation de travaux, pourvu que l'autorisation de ces trains ou transferts leur impose la restriction suivante : «Se protéger contre le (numéro) de travaux entre (endroit) et (endroit). »

(c) Quand l'entrée doit se faire sur l'indication du signal, la restriction ne peut être émise que si le train ou le transfert se trouve :
   (i) à moins de deux cantons contrôlés de la zone en question ; ou
   (ii) à moins de 25 milles de cette zone, s'il n'y a pas de canton contrôlé avant.
   Le CCF doit veiller à ce qu'il s'agisse là du seul train ou transfert qui rencontrera le signal réglant l'entrée dans la zone protégée.

(d) Les trains ou les transferts autorisés en vertu du paragraphe (b) ci-dessus ne doivent pas entrer ni se déplacer dans la zone de travaux tant que leur équipe ne s'est pas clairement entendue avec le chef de train et le mécanicien de locomotive de tous les trains ou transferts. Les ententes doivent être prises par écrit, indiquer les déplacements spécifiques de chaque train ou transfert et demeurer en vigueur jusqu'à ce que les trains ou les transferts concernés aient quitté la zone de travaux.

(e) Le CCF doit, jusqu'à l'annulation de l'autorisation de travaux, maintenir le blocage des signaux contre les trains et les transferts et n'autoriser aucun autre train ni aucun autre transfert à entrer dans la zone protégée, sauf ceux autorisés en vertu de la règle 567.3 ou du paragraphe (b) ci-dessus. Chaque train ou transfert doit avoir libéré la zone protégée avant l'annulation de l'autorisation de travaux.
   EXCEPTION : L'autorisation de travaux du dernier train ou transfert peut être annulée alors que ce train ou ce transfert occupe encore la zone protégée. Dans ce cas, le chef de train ou le mécanicien de locomotive**/**opérateur doit aviser le CCF de la direction que prendra son mouvement. Le CCF doit maintenir le blocage des signaux contre les trains ou les transferts de sens contraire jusqu'à ce que le train ou le transfert protégé ait libéré le canton contrôlé. Le mécanicien de locomotive du train ou du transfert ainsi autorisé doit être au courant des limites de la zone protégée avant d'y effectuer un mouvement.

(f) Lorsqu'ils donnent l'indication ARRÊT ABSOLU, les signaux contrôlés à l'intérieur de la zone d'application de l'autorisation, autres que les signaux d'entrée ou de sortie, peuvent être considérés comme donnant l'indication d'avancer à vitesse de MARCHE À VUE. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux signaux réglant la circulation des mouvements traversant des enclenchements automatiques ou des enclenchements commandés qui sont exploités par un chemin de fer étranger. La règle 104.2 (b) ne s'applique pas quand on est informé par le CCF que des aiguillages à double commande sont orientés pour l'itinéraire à suivre.

577.1 (OPTIONNEL À 566.1 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION) INDICATION DES SIGNAUX SUSPENDUE DURANT LES MANOEUVRES

(a) À un emplacement contrôlé, un train ou un transfert peut être autorisé à manœuvrer à la main certains aiguillages à double commande de la manière prescrite à la règle 104.2, paragraphe (d). Cette autorisation doit faire partie de l'autorisation de travaux prévue à la règle 577. Les indications des signaux réglant la circulation sur de tels aiguillages peuvent être considérées comme suspendues pendant que le levier sélecteur est disposé pour la manœuvre manuelle, mais seulement pour la durée des manœuvres aux emplacements contrôlés désignés.
Nota : Une permission verbale peut être donnée pour manœuvrer à la main certains aiguillages à double commande à l'intérieur de la zone de travaux accordée en vertu de la règle 577 qui ne comprend pas l'autorisation d'utiliser ces aiguillages comme le prescrit la règle 577.1.

(b) Lorsque des manœuvres doivent se faire sur un aiguillage à ressort compris dans la zone d'application de l'autorisation de travaux prévue à la règle 577, l'indication du signal réglant la circulation sur cet aiguillage peut être considérée comme suspendue, si l'aiguillage est bien orienté.

578. EXIGENCES RELATIVES AUX MESSAGES RADIO

(a) En voie simple, un membre de l'équipe de chaque train et transfert doit transmettre un message radio sur les ondes du canal d'attente désigné précisant l'indication donnée par le signal avancé du prochain emplacement contrôlé, point contrôlé ou enclenchement.

(b) Un membre de l'équipe qui se trouve ailleurs que sur la locomotive doit s'assurer que le message radio a été fait conformément au paragraphe (a). S'il est impossible de communiquer avec l'équipe de la locomotive pour effectuer cette vérification, des mesures immédiates doivent être prises pour arrêter le train ou le transfert avant qu'il n'atteigne le prochain emplacement contrôlé, point contrôlé ou enclenchement.

RÈGLES APPLICABLES AUX ENCLENCHEMENTS

601. APPLICATION

À l'intérieur des zones enclenchées, un mouvement se conformera aux règles d'enclenchement. Les indications des signaux d'enclenchement commandent l'utilisation des itinéraires à l'intérieur des zones enclenchées. Au besoin, des instructions peuvent être données par un préposé aux signaux.

602. PRÉSENTATION DES INDICATIONS DE SIGNAUX APPROPRIÉS

(a) Sauf en cas d'urgence, la radio ou des signaux à main ne doivent pas être utilisés quand les signaux d'enclenchement peuvent présenter les indications appropriées.

(b) Un mouvement arrêté à l'approche ou à l'intérieur d'un enclenchement par le préposé aux signaux, autrement que par un signal d'enclenchement, ne doit pas se déplacer dans l'une ou l'autre direction avant d'avoir reçu du préposé le signal ou les instructions appropriées.

(c) Quand un mouvement s'arrête avec sa partie menée encore à l'intérieur d'une zone enclenchée, il ne doit pas se déplacer dans la direction opposée sans avoir obtenu l'indication appropriée du signal d'enclenchement ou la permission du préposé aux signaux.

604. ÉTABLISSEMENT ET MODIFICATION DES ITINÉRAIRES

(a) Les signaux ne doivent pas être ramenés à l'indication Arrêt absolu**,** à moins que le mécanicien de locomotive n'ait confirmé que son mouvement est arrêté ou qu'il est prêt à s'arrêter sans franchir le signal d'enclenchement à ramener à l'indication Arrêt absolu.

(b) En cas d'urgence, un signal peut être ramené à l'indication Arrêt absolu en tout temps.

(c) Aucune partie d'un itinéraire ne peut être modifiée ni aucun signal libéré pour un mouvement suivant un itinéraire incompatible, à moins que le mécanicien de locomotive du mouvement pour lequel l'itinéraire a été libéré n'ait confirmé qu'il peut se conformer au nouvel itinéraire.

605. RETARD SUR UN CIRCUIT DE VOIE AVEC MINUTERIE

À l'approche d'un enclenchement automatique doté d'un circuit de voie avec minuterie, un mouvement doit approcher du signal d'enclenchement prêt à s'arrêter s'il occupe le circuit plus longtemps que ne le spécifient les instructions spéciales. Aux enclenchements automatiques non équipés d'un circuit de voie avec minuterie, un mouvement occupant la voie entre le signal avancé et le signal d'enclenchement pendant plus de 5 minutes doit approcher du signal d'enclenchement prêt à s'arrêter.

606. APPROCHE D'UNE ZONE D'ENCLENCHEMENT

À un endroit non protégé par un signal avancé, un mouvement doit s'approcher de la zone d'enclenchement en étant prêt à se conformer à un signal donnant l'indication Arrêt absolu.

607. RÈGLE APPLICABLE À UN SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU

Lorsqu'un signal d'enclenchement donne l'indication Arrêt absolu et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, il faut se conformer aux règles suivantes :

TYPE D'ENCLENCHEMENT (tel qu'indiqué dans les instructions spéciales)	RÈGLE APPLICABLE
Manuel	608
À commande locale	609
Télécommandé	610
Automatique	611

608. ENCLENCHEMENT MANUEL

Les mouvements qui franchissent la zone d'un enclenchement manuel seront régis par des instructions spéciales.

609. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE

(a) Un mouvement doit avoir l'autorisation de franchir un signal d'enclenchement à commande locale donnant l'indication Arrêt absolu. Lorsqu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce:

  (i) le préposé aux signaux peut autoriser le mouvement à franchir le signal, mais seulement après avoir assuré la protection contre tous les mouvements incompatibles; et

  (ii) le mouvement ainsi autorisé n'a pas à s'arrêter au signal, mais il doit identifier de façon positive le signal par son numéro. Il doit se déplacer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton et 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 manœuvre électrique.

(b) Aucun mouvement ne peut être fait tant que le mécanicien de locomotive n'a pas été mis au courant de la situation.

(c) Lorsque le préposé aux signaux n'est pas en service à un enclenchement à commande locale, des instructions spéciales régleront un mouvement arrêté par un signal d'enclenchement donnant l'indication Arrêt absolu.

610. SIGNAL D'ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ DONNANT L'INDICATION ARRÊT ABSOLU

(a) Un mouvement doit avoir l'autorisation de franchir un signal d'enclenchement télécommandé donnant l'indication Arrêt absolu. Le préposé aux signaux peut autoriser le mouvement à franchir le signal mais seulement après s'être assuré qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce sur l'itinéraire à suivre et que tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent les mouvements incompatibles sont bloqués à Arrêt absolu. L'autorisation doit spécifier l'itinéraire à suivre et être prise par écrit.

(b) Le mouvement ainsi autorisé n'a pas à s'arrêter au signal, mais il doit identifier de façon positive le signal par son numéro. Il doit se déplacer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton et 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 manœuvre 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.

(c) Aucun mouvement ne doit être fait avant que le mécanicien de locomotive ait été mis au courant de l'itinéraire à suivre.

611. SIGNAL D'ARRÊT ABSOLU À UN ENCLENCHEMENT AUTOMATIQUE

Lorsqu'un mouvement est arrêté par un signal d'enclenchement automatique donnant l'indication Arrêt absolu:

- les paragraphes (a), (b) et (c) s'appliquent si aucun autre mouvement ne s'annonce ou si des travaux ne semblent pas être en cours ; ou
- le paragraphe (d) s'applique si des travaux semblent être en cours.

(a) Si aucun autre mouvement ne s'annonce ou si des travaux ne semblent pas être en cours :

(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, et qu'aucun mouvement incompatible ne s'annonce, il ouvrira l'interrupteur puis pourra permettre à son mouvement d'avancer;

(ii) (VOIE MULTIPLE) si, dans la boîte marquée « switches », se trouvent des voyants lumineux pour indiquer l'approche d'un mouvement, 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 mouvement s'approcher, le membre de l'équipe ouvrira l'interrupteur, puis pourra permettre à son mouvement 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 mouvement d'avancer, à moins qu'un plus long délai ne soit spécifié dans des instructions spéciales et affiché dans la boîte marquée « switches »; (VOIE MULTIPLE) – Lorsque les voyants lumineux du même chemin de fer sur la voie adjacente sont éteints et qu'il ne voit aucun mouvement s'approcher, le membre de l'équipe communiquera avec le CCF avant d'ouvrir l'interrupteur pour s'assurer qu'aucun mouvement n'arrive à proximité sur cette voie adjacente et ainsi éviter qu'une indication d'Arrêt Absolu ne soit indiquée à ce mouvement.

(iv) Quand les dispositions de l'alinéa (i), (ii) ou (iii) ont été respectées, le mouvement doit avancer à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton; et

(v) une fois que le mouvement s'est engagé 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 du paragraphe (a).

(c) Lorsqu'un mouvement doit effectuer des manœuvres à l'intérieur d'un enclenchement automatique ou entrer dans cet enclenchement pour y effectuer des manoeuvres, il doit, après avoir observé les instructions du paragraphe (a), alinéa (iii), laisser l'interrupteur ouvert jusqu'à ce que les manœuvres soient terminées. Lorsque l'interrupteur est en position ouverte, l'indication des signaux réglant la manœuvre peut être considérée comme étant suspendue, mais seulement pendant les manœuvres.

(d) Si des travaux semblent être en cours, par ex. si le mouvement rencontre un indicateur visible sur lequel est inscrit « Protection 840.3 » ou un cadenas spécial fixé sur la boîte marquée « switches », après s'être arrêté, le mouvement ne doit pas franchir le signal tant qu'il n'a pas reçu les instructions du contremaître. Lorsque le contremaître autorise le mouvement à avancer, ce dernier doit circuler à vitesse de MARCHE À VUE jusqu'au signal suivant ou jusqu'au panneau indicateur de fin de canton

612. ARRÊT JUSTE APRÈS LE SIGNAL

Quand un mouvement, après avoir reçu l'indication d'un signal d'enclenchement lui permettant d'avancer, s'arrête avant que l'engin, le wagon ou la voiture de tête ait complètement franchi le signal, il ne peut se remettre en marche qu'après en avoir reçu la permission du préposé aux signaux ou s'être conformé aux dispositions de la règle 611.

614. SORTIE D'UN ENCLENCHEMENT EN BA OU EN CCC

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

615. RESTRICTION RELATIVE À UN MATÉRIEL ROULANT LAISSÉ SEUL

Un matériel roulant ne doit pas être laissé seul en stationnement sur la partie mobile d'un pont mobile enclenché, ni à l'intérieur de la zone enclenchée d'une traversée de voie.

616. ENCLENCHEMENT ENDOMMAGÉ

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

(i) qu'un déraillement s'est produit; ou

(ii) 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 mouvements sur les itinéraires concernés. Aucun mouvement ne doit alors être permis avant que le préposé aux signaux ait déterminé que son passage peut se faire sans danger.

617. PARTIES DE VOIE MOBILES OU DISPOSITIFS D'IMMOBILISATION DÉCONNECTÉS

Avant de permettre un mouvement sur une partie de voie mobile ou un dispositif d'immobilisation déconnecté, 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 manœuvre.

618. SE PROTÉGER CONTRE UN CONTREMAÎTRE

(a) Un mouvement peut être autorisé à entrer ou à se déplacer dans la zone d'application d'un POV lorsqu'il reçoit l'instruction de se protéger contre le contremaître à l'intérieur d'une zone spécifiée.
« Se protéger contre le contremaître (nom) entre (endroit) et (endroit). »

(b) Le chef de train et le mécanicien de locomotive doivent être informés de l'autorisation accordée et recevoir les instructions spécifiques du contremaître avant d'effectuer un mouvement. Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître, et celui-ci doit en accuser réception.

(c) Le préposé aux signaux doit maintenir le blocage des signaux et n'autoriser aucun autre mouvement 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. Les autres membres de l'équipe doivent en être avisés immédiatement, et tous les exemplaires de l'autorisation annulée doivent être détruits.

618.1 OPTIONNEL : À LA RÈGLE 618 LORSQUE UTILISÉ AVEC UN SYSTÈME AVANCÉ DE RÉGULATION – MOUVEMENTS ENTRANT DANS LA ZONE D'UN CONTREMAÎTRE

Des mouvements peuvent être autorisés à entrer ou à se déplacer dans la zone d'application d'un POV.

(a) Ainsi autorisé, le mouvement doit recevoir la restriction suivante :
« Se protéger contre le contremaître (nom) entre (location) et (location) ». Une telle restriction doit être émise quand le mouvement se trouve :
  (i) à moins de deux cantons contrôlés de la zone en question ; ou
  (ii) à moins de 25 milles de cette zone, s'il n'y a pas de canton contrôlé avant. Le CCF doit veiller à ce qu'il s'agisse là du seul mouvement qui rencontrera l'indication du signal réglant l'entrée dans la zone protégée.

(b) L'entrée dans la zone d'application d'un POV ne doit pas se faire tant que le chef de train et le mécanicien de locomotive ou l'opérateur de loco-commande n'ont pas été mis au courant de l'autorisation et de la zone d'application et qu'ils n'ont pas reçu des instructions précises du contremaître nommé dans l'autorisation. Avant de donner suite à ces instructions, il faut les répéter au contremaître, et celui-ci doit en accuser réception.

(c) En plus de la permission ou des instructions reçues d'un contremaître pour entrer et/ou se déplacer la zone d'application, les trains ou les transferts doivent aussi être autorisés à entrer dans la zone d'application du POV selon les dispositions de la règle 609 ou 610, ou à inverser leur mouvement à l'intérieur de cette zone avec la permission du préposé aux signaux.

619. TRANSFERT PAR LES PRÉPOSÉS AUX SIGNAUX

(a) Lorsqu'on se sert d'une MCE ou qu'un système assisté par ordinateur produit la liste mentionnée en (b) ci-après, le préposé aux signaux de relève doit entrer dans le système, en présence du préposé aux signaux 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 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 l'heure et toutes les autres informations nécessaires et être signé par les deux préposés aux signaux.

620. PONTS MOBILES NON ENCLENCHÉS ET TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLENCHÉES

Un mouvement doit s'arrêter avant qu'une de ses parties ne franchisse le panneau indicateur d'arrêt qui règle sa marche à un pont mobile non enclenché ou une traversée de voie non enclenchée. Il peut 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.

PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE

AVIS
Le terme CCF employé ici désigne également le préposé aux signaux.

801. FEUILLE DE LIBÉRATION EN ROV AU LIEU D'UN POV
Une feuille de libération peut être transmise au lieu d'un POV et les dispositions des règles 80 (b), 82, 85, 302, 308.1, 311, 803 (c) et 849 s'appliquent.

802. VITESSE
À moins d'autorisation contraire, les véhicules d'entretien doivent toujours circuler à la vitesse d'un véhicule d'entretien.

803. AUTORISATION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DES TRAVAUX EN VOIE
Se reporter aux règles 805 à 813 pour connaître les règles applicables dans une zone d'enclenchement ainsi qu'aux traverses de voie non enclenchées et aux ponts mobiles non enclenchés.

(a) L'occupation de la voie par un véhicule d'entretien est permise comme suit :

Territoire	Règle
ROV	Règle 842, POV ou feuille de libération
CCC	Règle 842 ou POV
Voie signalisée	Règle 842 ou POV
Zone de marche prudente	Règle 94
VNP	Règle 841
	Règle105 (c) ; si elle n'est pas applicable, il faut confirmer qu'il n'y a aucun mouvement incompatible.
	POV quand les règles relatives aux TVEC s'appliquent ou que des instructions spéciales l'indiquent.
	Autres formes de protection quand des instructions spéciales l'indiquent.

(b) Les travaux en voie sont permis comme suit :

Territoire	Règle
ROV	Règle 842, POV ou feuille de libération
CCC	Règle 842 ou POV
Voie signalisée	Règle 842 ou POV
Zone de marche prudente	Règles 841 ; règle 842 ou POV
VNP	Règle 841
	POV quand les règles relatives aux TVEC s'appliquent ou que des instructions spéciales l'indiquent.
	Autres formes de protection quand des instructions spéciales l'indiquent.

(c) Quand la protection n'est plus nécessaire, le contremaître doit l'annuler ou la retirer rapidement et en informer la personne responsable de la voie.

(d) Avant le retrait, l'annulation ou l'expiration de la protection, ou avant de donner des instructions à un mouvement, le contremaître doit s'assurer, sauf si une autre forme de protection est mise en place :
   (i) que la voie est sécuritaire à vitesse permise ; et
   (ii) que les employés ou les véhicules d'entretien dont il est responsable sont à l'écart de la voie.

TRAVAUX EN VOIE ET VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR DES TRAVERSÉES DE VOIE, DES PONTS MOBILES ENCLENCHÉS ET NON ENCLENCHÉS ET AUX ENCLENCHEMENTS

805. ENCLENCHEMENTS MANUELS ET AUTRES NON SPÉCIFIÉS DANS CES RÈGLES – PROTECTION DES VÉHICULES D'ENTRETIEN ET DE TRAVAUX EN VOIE
Voir les instructions spéciales.

806. ENCLENCHEMENTS AUTOMATIQUES – TRAVERSÉES DE VOIE

(a) Travaux en voie :
La règle 840.3 s'applique.

(b) Véhicules d'entretien :
Si aucun mouvement incompatible ne s'annonce, le véhicule d'entretien peut avancer, mais doit s'arrêter de façon à ne pas obstruer l'itinéraire incompatible. Le contremaître doit déverrouiller la boîte marquée « switches » située à l'enclenchement et ouvrir l'interrupteur. L'interrupteur ne doit pas être fermé avant que le véhicule d'entretien ait dégagé l'itinéraire incompatible.
EXCEPTION : Un véhicule d'entretien qui influe sur le système de signalisation doit s'arrêter avant de franchir le signal d'enclenchement.
Avant de permettre au véhicule d'entretien d'avancer, le contremaître doit attendre cinq minutes à moins qu'un plus long délai ne soit affiché dans la boîte ou indiqué dans des instructions spéciales. Il n'est pas nécessaire de respecter le délai d'attente prescrit lorsque les voyants d'occupation de la voie pour l'itinéraire incompatible sont allumés.
VOIE MULTIPLE – Lorsque les voyants lumineux du même chemin de fer sur la voie adjacente sont éteints et qu'il ne voit aucun mouvement s'approcher, le contremaître communiquera avec le CCF avant d'ouvrir l'interrupteur pour s'assurer qu'aucun mouvement n'arrive à proximité sur cette voie adjacente pour ainsi éviter qu'une indication ARRÊT ABSOLU ne soit présentée à un tel mouvement.

807. ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE – TRAVERSÉE DE VOIE

(a) Travaux en voie :
POV séparé pour l'enclenchement ou autres instructions écrites données par le préposé aux signaux.

(b) Véhicules d'entretien :
Tant qu'une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement n'est pas reçu du préposé aux signaux, aucun mouvement n'est autorisé au-delà du signal d'enclenchement.
Si le bureau du préposé est fermé ou si toutes les tentatives de communiquer avec le préposé aux signaux échouent, le contremaître doit :
(i) si aucun mouvement incompatible ne s'annonce, ouvrir la boîte marquée « switches » située à l'enclenchement et, après avoir ouvert l'interrupteur, attendre cinq minutes avant d'avancer, à moins qu'un plus long délai ne soit affiché dans la boîte.
(ii) laisser l'interrupteur ouvert jusqu'à ce que le véhicule d'entretien ait dégagé la zone enclenchée; et
(iii) en l'absence d'interrupteur, suivre les instructions affichées dans la boîte ou énoncées dans des instructions spéciales.

808. ENCLENCHEMENT À COMMANDE LOCALE – PONTS MOBILES

(a) Travaux en voie :
POV séparé pour l'enclenchement ou autres instructions par écrit données par le préposé aux signaux.

(b) Véhicules d'entretien :
Aucun mouvement n'est autorisé au-delà du signal d'enclenchement, tant qu'une autorisation verbale, un signal à main ou un POV séparé pour l'enclenchement n'est pas reçu du préposé aux signaux.
Si aucun préposé aux signaux n'est en service, le véhicule d'entretien peut poursuivre sa route après que le contremaître s'est assuré que l'itinéraire est bien établi.

809. ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ – TRAVERSÉE DE VOIE

(a) Travaux en voie :
POV séparé pour l'enclenchement, sauf si on est en possession d'une autre protection englobant tous les itinéraires donnant accès à la zone de travaux.

(b) Véhicules d'entretien :
Aucun mouvement n'est autorisé au-delà du signal d'enclenchement, tant qu'un POV séparé pour l'enclenchement n'est pas reçu du préposé aux signaux.
Sauf indication contraire dans des instructions spéciales, le préposé aux signaux peut donner l'autorisation verbale d'occuper la zone enclenchée.

810. ENCLENCHEMENT TÉLÉCOMMANDÉ – PONTS MOBILES

(a) Travaux en voie :
POV séparé pour l'enclenchement.

(b) Véhicules d'entretien :
Aucun mouvement n'est autorisé au-delà du signal d'enclenchement, tant qu'un POV séparé pour l'enclenchement n'est pas reçu du préposé aux signaux.

811. OBLIGATIONS DU PRÉPOSÉ AUX SIGNAUX – ENCLENCHEMENTS COMMANDÉS

Avant de donner l'autorisation verbale ou le signal à main d'avancer, le préposé aux signaux doit :

(a) s'assurer qu'aucun mouvement incompatible ne se trouve sur l'itinéraire autorisé ni n'est autorisé à y entrer;
(b) bloquer à ARRÊT ABSOLU tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent les mouvements sur l'itinéraire autorisé; et
(c) maintenir le blocage jusqu'à ce que le contremaître ait signalé avoir libéré l'itinéraire autorisé.

812. TRAVERSÉES DE VOIE NON ENCLENCHÉES

(a) Travaux en voie :
La règle 841 s'applique.
(b) Véhicules d'entretien :
Aucun mouvement n'est autorisé au-delà du panneau indicateur d'arrêt tant qu'il n'est pas constaté qu'aucun mouvement incompatible n'est évident.
Des instructions spéciales indiqueront la marche à suivre lorsqu'il y a un préposé en poste.

813. PONTS MOBILES NON ENCLENCHÉS

(a) Travaux en voie :
La règle 841 s'applique.
(b) Véhicules d'entretien :
Aucun mouvement n'est autorisé au-delà du panneau indicateur d'arrêt, tant qu'il n'est pas confirmé que l'itinéraire est bien établi,
Des instructions spéciales indiqueront la marche à suivre lorsqu'il y a un préposé en poste.

MOUVEMENTS DE VÉHICULES D'ENTRETIEN SUR DES AIGUILLAGES À MANŒUVRE ÉLECTRIQUE ET À DOUBLE COMMANDE

814. AIGUILLAGES À MANŒUVRE ÉLECTRIQUE

Lorsqu'il faut faire passer un ou plusieurs véhicules d'entretien sur un aiguillage à manœuvre électrique :

(a) l'aiguillage doit être orienté par le CCF, sauf quand ce dernier permet au contremaître de le faire manœuvrer par un employé qualifié; et
(b) lorsqu'un aiguillage à manœuvre électrique est manœuvré par un employé qualifié, et après que le véhicule d'entretien a dégagé les aiguilles, le contremaître doit en informer immédiatement le CCF.

815. AIGUILLAGES À DOUBLE COMMANDE

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

(a) l'aiguillage doit être orienté par le CCF, sauf quand ce dernier permet au contremaître de le manœuvrer à la main; et
(b) lorsqu'un aiguillage à double commande est manœuvré manuellement par le contremaître, et après que le véhicule d'entretien a dégagé les aiguilles, le contremaître doit s'assurer que le levier sélecteur est ramené à la position de manœuvre électrique et cadenassé, puis en informer le CCF immédiatement.

816. OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE – IDENTIFICATION DES ARRIVÉES ET (OU) DES DÉPARTS DE MOUVEMENTS

Lorsqu'un contremaître a été autorisé à effectuer des travaux en voie derrière un ou des mouvements, ou qu'il a autorisé un ou des mouvements à franchir sa zone de travaux, le contremaître ou le sous-contremaître ne doit pas entrer à l'intérieur de cette zone tant qu'il n'a pas été confirmé que le ou les mouvements sont arrivés au point d'entrée prévu ou l'ont quitté. Cette information doit être obtenue du CCF ou d'un membre de l'équipe du mouvement ou encore par le contremaître ou le sous-contremaître par une identification visuelle de la locomotive de désignation et du signal de queue. Les mouvements circulant sans signal de queue doivent être identifiés par le contremaître ou le sous-contremaître par une communication directe avec un membre de l'équipe de ces mouvements, ou par le contremaître par l'entremise du CCF.

OPTIONNEL – EXIGENCE APPLICABLE SEULEMENT AUX EMPLOYÉS UTILISANT LES RÈGLES 862 ET 863

La présente s'applique aussi à un employé donnant des renseignements au CCF sur l'arrivée et le départ à partir d'un point sur le terrain.

840.3 PROTECTION DES TRAVAUX EN VOIE À DES TRAVERSÉES DE VOIE À ENCLENCHEMENT AUTOMATIQUE

Le contremaitre doit se reporter aussi à la règle 611(d)

Lorsque le contremaître est en possession d'autres protections englobant tous les itinéraires à l'intérieur de la zone enclenchée, la protection donnée en vertu de la règle 840.3 n'est pas nécessaire.

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 :

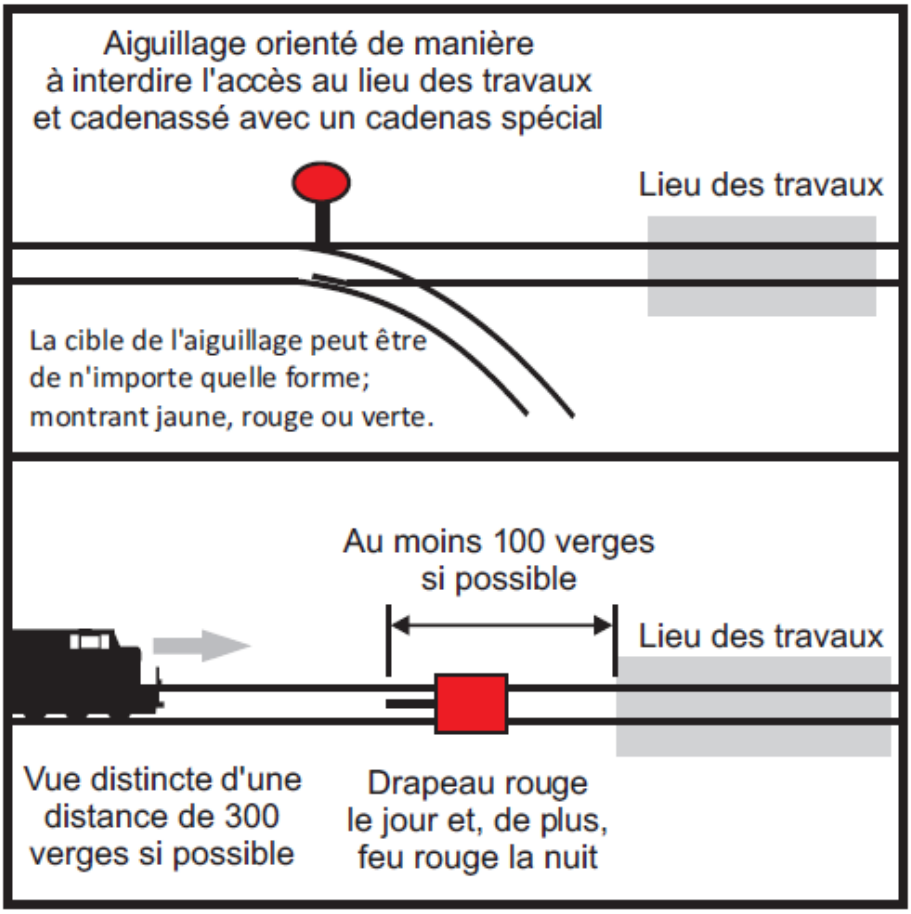
(a) Il faut obtenir la permission du CCF des deux chemins de fer (s'il y a lieu).

(b) 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.

(c) De plus, un indicateur visible, sur lequel est inscrit « Protection 40.3 » ou un cadenas spécial doit être fixé sur la boîte marquée « switches » pour indiquer que des travaux en voie sont en cours.

(d) Le CCF des deux chemins de fer (s'il y a lieu) doit être informé de la fin des travaux en voie.

841. PROTECTION DE TRAVAUX EN VOIE SUR UNE VOIE NON PRINCIPALE ET DANS UNE ZONE DE MARCHE PRUDENTE



(a) Avant de mettre en place la protection, il faut informer l'employé responsable de la voie, s'il y en a un ;

(b) le contremaître assurera la protection comme suit :

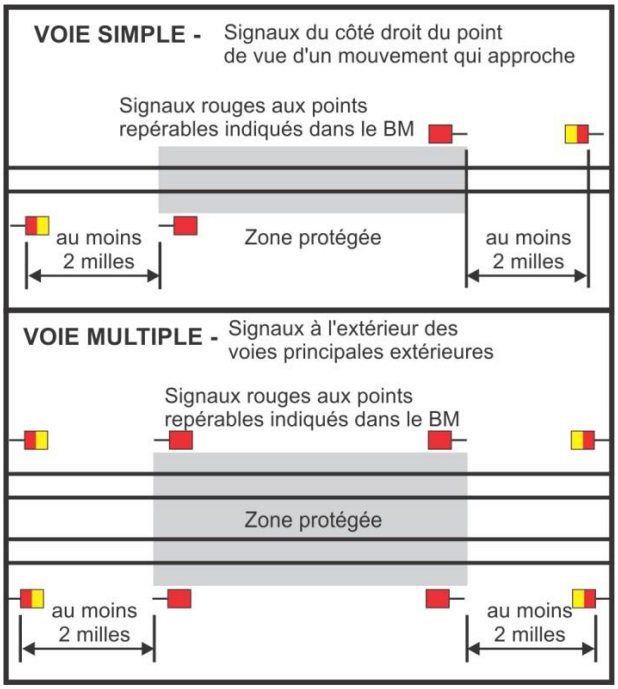
(i) chaque aiguillage doit être verrouillé avec un cadenas spécial dans la position qui empêchera un mouvement de circuler sur la partie de voie où doivent s'effectuer les travaux ; ou

(ii) placer 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 mouvement qui approche. Si du matériel roulant se trouve sur la voie, et qu'il réduit la visibilité d'une distance de 300 verges d'un mouvement qui approche, les signaux rouges doivent être placés de façon à inclure ce matériel roulant dans la zone protégée.

(iii) On peut assurer la protection en combinant les exigences des alinéas (i) et (ii).

(iv) Avant d'entreprendre des travaux en voie à un endroit où les travaux seront protégés en utilisant des signaux rouges prescrits, le contremaître doit s'assurer que ces signaux seront visibles par tous les mouvements circulant ou effectuant des manœuvres dans la zone.

842. PROTECTION PRÉVUE – RÈGLE 42



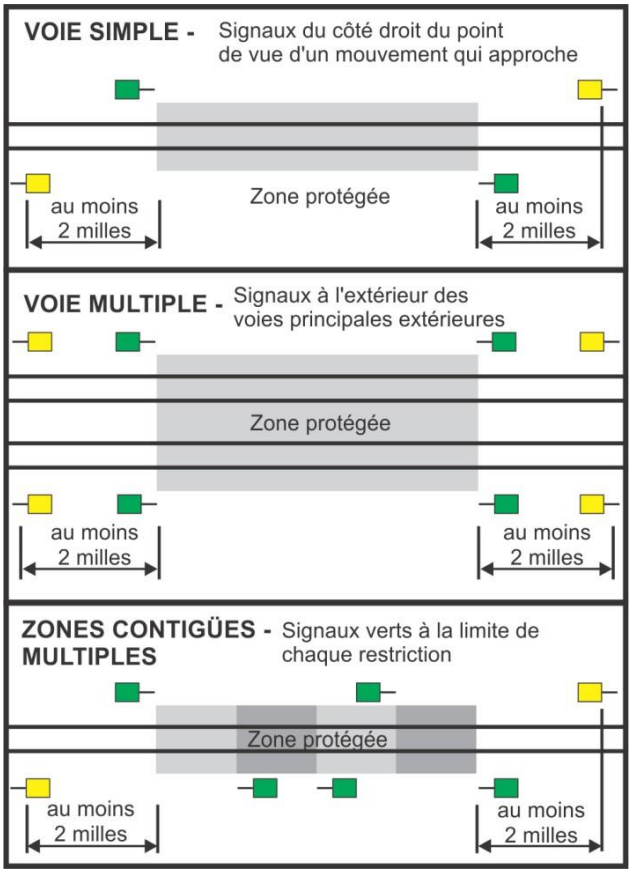
(a) Lorsqu'il faut assurer la protection, la demande doit en être faite par écrit et sur l'imprimé réglementaire. Une fois cette protection accordée, la partie de voie et les heures auxquelles elle s'applique doivent être confirmées par écrit avant que le contremaître nommé dans le BM fasse placer les signaux prescrits de la manière suivante :
   (i) placer un drapeau rouge à chaque point repérable mentionné dans le BM, du côté droit de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche; et
   (ii) placer un drapeau à bande jaune sur bande rouge à au moins deux milles à l'extérieur de la zone protégée délimitée par les signaux rouges, du côté droit de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche.
   (iii) Des travaux en voie ne doivent pas être entrepris avant que les indications de signaux soient en place dans toutes les directions.
   (iv) Les signaux ne doivent pas être en place plus de 30 minutes avant ou après les heures indiquées dans le BM, à moins que celui-ci ne porte une mention à cet effet.
   (v) Les zones d'application ne doivent pas se chevaucher.

(b) Lorsqu'il faut utiliser une voie en particulier, les instructions du contremaître doivent préciser la voie sur laquelle les instructions s'appliquent.
En CCC, lorsque la protection en vertu de la règle 842 est en vigueur sur plus d'une voie ou lorsque des branchements signalisés se trouvent dans la zone, le contremaître et le CCF doivent se mettre parfaitement d'accord par écrit sur l'itinéraire que les mouvements doivent emprunter. Les instructions que le contremaître donne au mouvement doivent être identiques à l'entente prise avec le CCF. Si le contremaître doit faire passer un mouvement sur une voie en particulier lorsque l'entente avec le CCF a été prise pour plus d'un itinéraire, le contremaître doit prendre une nouvelle entente avec le CCF avant d'autoriser le mouvement.

(c) 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.

(d) Le BM doit indiquer l'emplacement des drapeaux qui ne peuvent être placés à la distance prescrite.

843. PROTECTION D'UNE VOIE EXIGEANT UNE LIMITATION DE VITESSE – RÈGLE 43



(a) Lorsqu'une protection d'une voie exigeant une limitation de vitesse est nécessaire, la demande doit en être faite par écrit et sur l'imprimé réglementaire, si possible. Après qu'une protection par BM a été fournie, la limitation de vitesse et la zone d'application doivent être confirmées par écrit au contremaître qui verra à mettre en place :

(i) Un drapeau jaune à la droite de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche, au moins deux milles dans chaque direction à partir de la zone la plus éloignée spécifiée dans le BM; et

(ii) un drapeau vert à la droite de la voie du point de vue d'un mouvement qui approche, dans chaque direction, immédiatement au-delà du défaut. EXCEPTION : Lorsque les défauts signalés sur un même BM se trouvent dans des zones contiguës, un seul drapeau vert doit être présenté d'un côté ou l'autre de la voie, afin de signaler ces restrictions.

(b) Le BM doit indiquer l'emplacement des drapeaux qui ne peuvent être placés à la distance prescrite.

(c) Lorsque la mise en place prescrite des drapeaux est retardée, le CCF doit en être informé et la mention suivante sera ajoutée au modèle V : « Les signaux peuvent ne pas être en place ». Les drapeaux doivent être mis en place le plus rapidement possible et le BM modifié à cet effet.

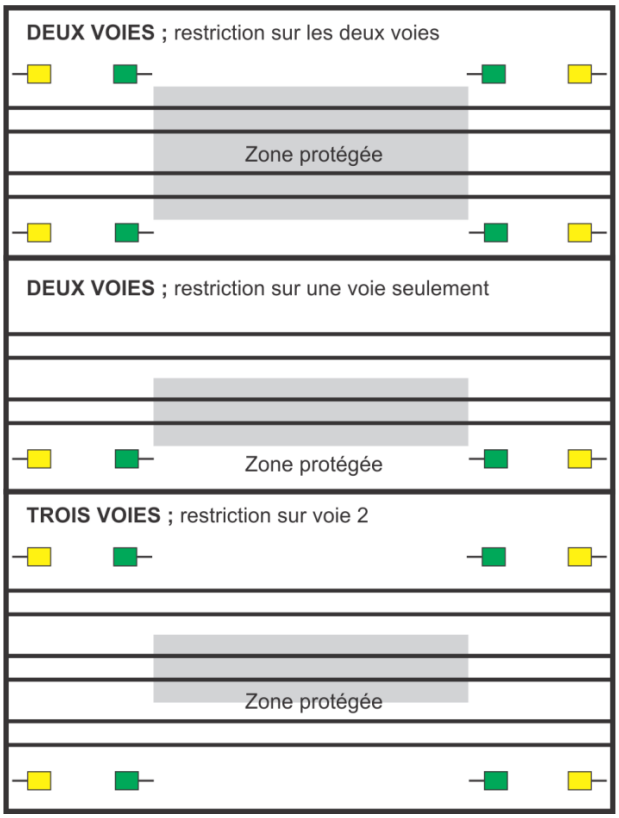
(d) Lorsqu'une restriction est située à un seul point milliaire, un signal vert sera donné pour identifier la restriction et pourra être placé d'un côté ou de l'autre de la voie.

(e) Lorsqu'une rupture de rail a été découverte par un employé de l'Ingénierie et qu'il est sécuritaire de la franchir à une vitesse inférieure à celle affichée, le CCF transmettra un BM aux mouvements concernés qui indiquera la vitesse à laquelle il est permis de la franchir et comment son emplacement sera identifié sur le terrain, soit par un panneau d'annonce de rupture de rail, soit par la présence d'un contremaître à l'endroit indiqué. Les drapeaux prescrits ne seront pas mis en place.

(f) Les drapeaux doivent être mis en place normalement après 24 heures si la défectuosité est toujours présente.

845. MISE EN PLACE DE SIGNAUX SUR VOIE MULTIPLE

Sauf sur une subdivision désignée dans des instructions spéciales, les signaux prescrits par les règles 842 et 843 doivent être placés à l'extérieur de la voie ou des voies touchées ou, le cas échéant, à l'extérieur des voies les plus éloignées et non entre les voies principales.



846. PRÉSENTATION MATÉRIELLE DES SIGNAUX

(a) Les signaux présentés pour la protection d'une voie impraticable ou exigeant une limitation de vitesse doivent être vus distinctement par l'équipe d'un mouvement 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 réflectorisé, ou encore être remplacés simplement par un panneau réflectorisé. En outre, aux fins de l'application de la règle 841, ils doivent présenter le feu prescrit pour la circonstance.

(c) Des drapeaux rouges, jaunes et à bande jaune sur bande rouge peuvent afficher ces couleurs seulement dans la direction d'un mouvement concerné qui approche. Les drapeaux verts doivent afficher cette couleur dans les deux directions.

PERMIS D'OCCUPER LA VOIE

849. AVANT D'ACCORDER UNE AUTORISATION PAR POV

Avant d'accorder une autorisation par POV, le CCF doit :

(a) s'assurer qu'aucun mouvement incompatible ne se trouve à l'intérieur de la zone où s'appliquera le POV, ou n'est autorisé à y entrer, sauf dans les conditions prévues par la règle 311, 567.1, 567.2, 618 ou 618.1; et

(b) en CCC et aux enclenchements commandés, bloquer à arrêt absolu tous les dispositifs commandant les signaux qui règlent l'entrée des mouvements dans la zone visée par l'autorisation. Le blocage des signaux pour protéger la zone d'application d'un POV doit être maintenu jusqu'à ce que le POV soit annulé auprès du contremaître.

850. IDENTITÉ OU CHEVAUCHEMENT DES ZONES D'APPLICATION DE POV

Le CCF ne doit pas autoriser un mouvement à entrer dans des zones d'application de POV qui se chevauchent.

851. AUTORISATION PAR POV DANS LES ZONES DE MARCHE PRUDENTE

(a) Aucun POV ne doit s'appliquer à l'intérieur d'une zone de marche prudente s'il y circule des mouvements qui ne peuvent pas être contrôlés par le CCF.

(b) Le CCF ne doit autoriser aucun mouvement à se rendre jusqu'au panneau indicateur de zone de marche prudente pendant qu'un POV est en vigueur dans cette zone.

852. POV ENGLOBANT DES EMPLACEMENTS CONTRÔLÉS
Lorsqu'un POV autorise une occupation de voie dans un emplacement contrôlé, l'autorisation comprend toutes les voies à l'intérieur de l'emplacement contrôlé qui sont reliées à cette voie, mais seulement jusqu'au point où l'occupation nécessiterait une autorisation par POV séparée.

853. DURÉE DE VALIDITÉ
Un POV reste en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé ou annulé.

854. UN SEUL VÉHICULE D'ENTRETIEN – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE
Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable d'un seul véhicule d'entretien doit :
(a) lire à haute voix le POV à tous les employés accompagnant le véhicule d'entretien; et
(b) demander aux employés qui détiennent un certificat de compétence valide en matière de règlement d'exploitation, de lire le POV et d'y apposer leurs initiales.

855. PLUSIEURS VÉHICULES D'ENTRETIEN ET/OU TRAVAUX EN VOIE – OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE
Avant de se servir d'un POV, le contremaître responsable de la protection des travaux en voie ou de plusieurs véhicules d'entretien doit :
(a) lire le POV à haute voix à au moins un autre employé affecté aux travaux qui détient un certificat de compétence en matière de règles d'exploitation valide; et
(b) quand la situation le permet, demander à ceux auxquels il a lu le POV à haute voix de le lire eux-mêmes et d'y apposer leurs initiales.
Des instructions spéciales indiqueront de procédures additionnelles pour la protection des sous-contremaîtres.

856. COMMUNICATION ENTRE LES EMPLOYÉS ET LE CONTREMAÎTRE
Un employé qui a été mis au courant du contenu d'un POV doit en rappeler le contenu au contremaître suffisamment à l'avance pour en assurer la conformité.

857. POV MULTIPLES
Au besoin, des instructions spéciales indiqueront des procédures additionnelles.

POV EXCLUSIF

858. DÉSIGNATION D'EXCLUSIVITÉ
Lorsqu'un POV exclusif est transmis, le POV doit en faire mention dans la section appropriée du document.

859. EXCLUSIVITÉ
Avant de transmettre un POV exclusif, le CCF doit vérifier qu'aucun autre POV, de modèle Y ou de modèle T, n'est en vigueur à l'intérieur de la zone à protéger par le POV exclusif.
Un POV exclusif ne doit pas être transmis en tant que POV suiveur.

860. APRÈS LA TRANSMISSION D'UN POV EXCLUSIF
Le CCF ne doit transmettre dans sa zone d'application :
(a) aucun autre POV;
(b) aucun BM de modèle T ou de modèle Y;
(c) aucune autorisation à un mouvement en vertu de la règle 311, 567.1, 567.2, 618 ou 618.1.

861. POV EXCLUSIF – DEUX VÉHICULES D'ENTRETIEN
Lorsqu'un deuxième véhicule d'entretien occupe la zone, les deux opérateurs des véhicules d'entretien doivent s'entendre clairement, par écrit, sur les mouvements à effectuer par chacun de leur véhicule d'entretien.

POV SUIVEUR

862. OBLIGATIONS DU CCF

Lorsqu'un ou plusieurs mouvements se trouvent encore à l'intérieur de la zone à protéger par un POV, le CCF peut transmettre un POV suiveur à un contremaître, seulement si ces mouvements sont autorisés à avancer dans la même direction et qu'ils ont quitté l'endroit où le contremaître doit entrer dans la zone d'application du POV.

Le CCF doit alors procéder comme suit :

(a) ne transmettre le POV au contremaître qu'à l'endroit où celui entrera dans la zone d'application du POV;
(b) ne pas transmettre le POV si l'on a autorisé un des mouvements à inverser sa marche dans la zone d'application du POV; ou
(c) n'autoriser aucun mouvement à inverser sa marche à l'intérieur de la zone d'application du POV; et;
(d) avant de transmettre le POV, s'assurer que tous les mouvements ont quitté l'endroit où le contremaître entrera dans la zone d'application du POV; et
(e) sur le POV, désigner le dernier mouvement autorisé à avancer, et indiquer l'endroit quitté par ce mouvement.

862.1 (OPTIONNEL) OBLIGATIONS DU CCF

Lorsqu'un ou plusieurs mouvements se trouvent encore à l'intérieur de la zone à protéger par un POV ou y sont ou seront autorisées, le CCF peut transmettre un POV de suiveur à un contremaître pourvu que ces mouvements sont autorisés à avancer dans la même direction.

Le CCF:

(a) doit spécifier la désignation de chaque mouvement sur le POV; et
(b) ne doit autoriser aucun mouvement à inverser sa marche à l'intérieur de la zone d'application du POV demandé.

863. OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE

Lorsqu'un POV suiveur a été transmis à un contremaître et qu'un ou plusieurs mouvements se trouvent encore dans la zone d'application du POV demandé, le contremaître, ou tout employé de qui le contremaître est responsable, ne doit pas :

(a) entrer dans la zone d'application du POV, sauf à l'endroit quitté par le mouvement désigné, ou derrière; ou
(b) dépasser le mouvement désigné dans la zone d'application du POV.

863.1 (OPTIONNEL) OBLIGATIONS DU CONTREMAÎTRE

Lorsqu'un POV suiveur a été transmis à un contremaître, celui-ci ou tout employé dont il est responsable ne doit pas :

(a) entrer dans la zone d'application de son POV, sauf à l'endroit quitté par les mouvements désignés, ou derrière; ou
(b) dépasser les mouvement désignés dans la zone d'application du POV.

ANNULATION D'UN POV

864. ANNULATION D'UN POV

(a) Le contremaître doit informer le CCF du numéro du POV à annuler.
(b) Le CCF doit indiquer le numéro et la zone d'application du POV à annuler, et le contremaître doit confirmer l'exactitude de ces renseignements.
(c) Le CCF indiquera le numéro du POV, prononcera le mot « annulé » et donnera ses initiales, renseignements que doit répéter le contremaître.
(d) L'annulation ne prend effet qu'après que le contremaître a répété correctement les renseignements et qu'il en a accusé réception.

Association des chemins de fer du Canada

Association des chemins de fer du Canada
99 rue Bank, bureau 901
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

Téléphone : (613) 567-8591
Télécopieur : (613) 567-6726
Courriel : rac@railcan.ca

www.railcan.ca/fr

@RailCanada

www.facebook.com/RailCanada