

# Le train

## Le système du bâton-pilote



Le but de cette technique est d'éviter que deux trains n'aillent à la rencontre l'un de l'autre sur la section de voie unique comprise entre deux gares de croisement. À chaque section est associé un bâton de bois avec une plaque de cuivre portant le nom des gares encadrantes. Sa possession par un train lui donne le droit d'engager la section en question. Le bâton-pilote d'une section A-B doit donc être remis au chef de train par le chef de gare A (ou B) et être restitué en fin de parcours au chef de gare B (ou A). Un train de sens inverse peut alors emprunter à nouveau la section.

Des dérogations sont prévues (si plusieurs trains se succèdent sur une même section ou si un train doit stationner dans une gare). Lorsqu'une gare est fermée, les deux bâtons-pilotes sont réunis pour n'en faire qu'un. La ligne comportait à l'origine six sections et sept gares. Ce système d'apparence rustique s'est donc révélé très fiable puisqu'il n'y a eu qu'un seul accident grave en ligne en plus d'un siècle d'exploitation (la faute revenant à un conducteur qui s'était engagé sans bâton-pilote). Désormais, ce système n'est plus utilisé.

Jusqu'en 1988, la sécurité du SGLM était assurée par le système du bâton-pilote. Durant les mois de juin, juillet et août, le graphique de circulation montre trois à quatre allers et retours quotidiens au départ de chaque gare d'extrémité. Les trains se croisaient à La-Motte-Les-Bains où les mécaniciens s'échangeaient leurs bâtons-pilotes et signaient respectivement une autorisation de laissez-passer.