



**REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION**

**LIVRE 121**

---

**Service des manoeuvres**

**Direction Exploitation**

BUREAU 11-12

Section 9

Tf. 3177

## AVIS N° 7 E.

Distribution :

0 — 11.	34 - 36 — 10.
1 — 11 — (13).	51 - 58 — 10.
2 — 21-12, 21-22, 22-33, 24-22 (1 ex.) 22-13 (7 ex.)	70 — 9, 10 (1 ex.).
3 — 10 (1 ex.) (excepté 31-2, 34-13 et 34-23).	101 à 105 — 16, 17, 25, 27, 29, 32.
4 — 42-11 (1 ex.).	106 — 16, 29.
5 — 50-12, 51-11, 53-12, 53-3 — 10 53-23 (2 ex.) 50-11 (3 ex.).	107 — 29.
6 — 60-12, 61-33 — 10.	200 — 10, 24, 25 (1 ex.) + 1 ex. par chef-manœuvre et manœuvre-accro- cheur.
7 — 71-14, 71-15 — 10. 72-33 — 2, 4, 10, 25. 72-1, 72-2 — 2, 3, 4, 5.	300 — 10, 21, 22, 26, 28.
00 — 10.	310 — 10, 22, 26, 28.
10 — 2, 7, 8, 12, 14, 15, 17.	700 — 10 (1 ex.) (aucun ex. pour les arrond. E.S. du groupe de Brux.).
31 — 10, 21, 22, 25, 26, 28.	775 — 10 (1 ex.).

### FASCICULE 121.1

### SERVICE DES MANŒUVRES.

Le présent avis constitue le 11<sup>e</sup> supplément au livre 121.  
Sa distribution sera annotée à la fiche I.C. 24 des agents  
intéressés.

La réglementation annexée remplace le fascicule 121.1  
(avis 2 E de 1958) et ses suppléments.

Le Directeur de l'Exploitation,

CREM.

## TABLEAU DES SUPPLEMENTS.

Numéro du suppl.	Numéro et date de l'avis	Numéro du fascicule modifié	Numéro des articles modifiés	Observations	Visas

LIVRE 121.  

---

SERVICE DES MANŒUVRES.

SOMMAIRE.

<b>Fasc. 121.1.</b>	Pages
<b>ORGANISATION ET EXECUTION DES MANŒUVRES.</b>	
I. TERMINOLOGIE ... ..	1
II. PRESCRIPTIONS GENERALES.	
A. Catégories de manœuvres ... ..	2
B. Attributions du personnel ... ..	2
C. Commandement des manœuvres ... ..	5
D. Signaux que doit porter la locomotive ... ..	9
E. Dispositions à prendre avant d'exécuter une manœuvre ... ..	10
F. Vitesse ... ..	11
G. Arrêt du mouvement ... ..	11
H. Enraiment des véhicules ... ..	12
I. Responsabilité du personnel ... ..	15
III. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES.	
A. Manœuvre en voie principale ... ..	16
B. Manœuvre ordinaire ... ..	19
C. Manœuvre par lancement ... ..	21
D. Manœuvre par la gravité ... ..	26
E. Manœuvre à l'anglaise ... ..	27
F. Manœuvre sans locomotive ... ..	28
G. Manœuvre en des endroits accessibles au public ou à des agents ne coopérant pas aux manœuvres ... ..	28

# 121

Sommaire.

Page 2.

	Pages
H. Manœuvre aux passages à niveau ... ..	29
I. Wagons de grande longueur ... ..	30
J. Transfert de certains véhicules avariés ...	31
IV. CIRCULATION DES LOCOMOTIVES SEULES EN GARE ... ..	31
V. IMMOBILISATION DES RAMES EN STATIONNEMENT ... ..	33
VI. PROTECTION DES CISAILLEMENTS	35
VII. PROTECTION DU PERSONNEL ... ..	36
VIII. CONSIGNE LOCALE ... ..	39

## Fasc. 121.2.

### CONTROLE DU TRAVAIL DES LOCOMOTIVES DE MANŒUVRE.

I. DOCUMENTATION ... ..	1
II. CONTROLE DU RENDEMENT DES LOCOMOTIVES DE MANŒUVRE ... ..	2
III. ADAPTATION DES MOYENS D'ACTION DES GARES IMPORTANTES A MAR- CHANDISES ... ..	4
IV. FIXATION DES PRESTATIONS DE LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE ET DEMANDE D'EXTENSION EMANANT DE GARES NE DISPOSANT PAS DE PROTOCOLE ... ..	6
V. TENUE DE LA FEUILLE DE TRAVAIL DU CONDUCTEUR ... ..	7

Mai 1968.

## 121.1.

## ORGANISATION ET EXECUTION DES MANŒUVRES.

### I. — TERMINOLOGIE.

<b>TRAIN</b>	<p>Parcours effectué suivant un itinéraire et un horaire déterminés.</p> <p>Sauf exception prévue par le règlement, les parcours ne répondant pas à l'une de ces conditions, mais dont la circulation est autorisée par l'ouverture de signaux d'arrêt sont assimilés à des trains.</p>
<b>MANŒUVRE</b>	<p>Parcours ou mouvement qui n'est pas à considérer comme train.</p>
<b>MARCHE A VUE</b>	<p>Consiste à régler la vitesse du mouvement de façon que l'agent responsable puisse en provoquer sûrement l'arrêt sur l'étendue de la voie qu'il aperçoit distinctement libre devant lui.</p>
<b>CHEF DE GARE</b>	<p>Désigne un agent porteur du képi à bande amarante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— le chef de gare, un chef de gare-adjoint, un s/chef de gare;</li> <li>— un rédacteur, un facteur de gare, un commis, initiés au service du mouvement.</li> </ul> <p>Pour désigner explicitement le titulaire d'une gare, il est fait usage de l'expression : chef de gare en titre.</p>
<b>CHEF IMMEDIAT</b>	<p>Dirigeant d'une gare autonome, d'un atelier, d'un dépôt.</p>
<b>CONDUCTEUR</b>	<p>Agent chargé de la conduite d'une locomotive électrique ou « Diesel », d'une automotrice, d'un autorail, d'un tracteur, d'une draine ou d'une auto-rail-route.</p>

## II. — PRESCRIPTIONS GENERALES.

### A. CATEGORIES DE MANŒUVRES.

ART. 1. — Les manœuvres se classent en plusieurs catégories définies ci-après :

<b>MANŒUVRE ORDINAIRE</b>	Les véhicules restent attachés entre eux et à la locomotive pendant toute la durée de la manœuvre.
<b>MANŒUVRE PAR LANCEMENT</b>	Les wagons sont décrochés de la locomotive et lancés jusqu'au moment où ils ont acquis une vitesse suffisante pour atteindre leur emplacement.
<b>MANŒUVRE PAR LA GRAVITE</b>	Les wagons sont poussés sur une bosse et décrochés au moyen du bâton avant d'en atteindre le sommet d'où ils dévalent vers les voies de triage.
<b>MANŒUVRE A L'ANGLAISE</b>	Les wagons sont tirés par la locomotive. Après ralentissement, décrochement au bâton et éloignement accéléré de la locomotive, les wagons continuent par la vitesse acquise vers la voie désignée.
<b>MANŒUVRE SANS LOCOMOTIVE</b>	Les wagons sont déplacés à bras d'homme, à l'aide de pousse-wagons, de cabestans ou de transbordeurs.

### B. ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL.

#### Chef immédiat.

ART. 2. — Le chef immédiat :

- règle l'exécution du service des manœuvres par une consigne locale adaptant les instructions générales aux particularités de la gare;

- instruit le personnel préposé aux manœuvres et s'assure avant d'admettre la coopération d'un agent nouveau au service des manœuvres qu'il est au courant des instructions et qu'il a une connaissance suffisante de la signalisation et des particularités de la gare;
- s'oppose à toute pratique vicieuse dans l'exécution du service des manœuvres.

### Chef de gare.

ART. 3. — Le chef de gare exerce une surveillance générale sur le service des manœuvres et surveille les manœuvres en voies principales dans les conditions définies aux articles 43 à 45.

ART. 4. — Dans les gares à service discontinu, le chef de gare est tenu de s'assurer à chaque clôture du service que les clefs devant se trouver dans l'armoire vitrée sont bien en place (clefs des serrures d'aiguillages, des taquets d'arrêt, des postes de raccordement, etc.) et que l'armoire est cadénassée.

Il doit également avoir l'assurance que les rames en stationnement sont bien immobilisées.

ART. 5. — En l'absence d'un chef de gare, un chef-garde peut être chargé des attributions du chef de gare pour les raccordements établis en pleine voie ainsi que pour certaines gares peu importantes.

### Personnel d'exécution.

ART. 6. — Sauf dérogation accordée par l'I.P.X., les manœuvres dans les gares et pour la desserte des raccordements ne peuvent être effectuées que par le personnel de l'Exploitation : chefs-manœuvres de gare, conducteurs de locotracteur, manœuvres de gare et chargeurs initiés au service des manœuvres (1).

(1) En ce qui concerne le train qu'il escorte le convoyeur peut être chargé des attributions du manœuvre de gare.

Ces agents seront désignés dans le présent règlement sous le terme générique « manœuvre ».

Dans les autres installations, l'agent préposé aux manœuvres est désigné par le chef immédiat.

Le chef de gare peut requérir le conducteur d'un train en passage pour décrocher et garer un véhicule avarié si aucun manœuvre n'est disponible.

**ART. 7.** — L'accrochement et le décrochement de la locomotive d'un train, d'un autorail accouplable ou d'une automotrice incombent à l'agent d'escorte si le train est escorté par un convoyeur et à un manœuvre dans les autres cas.

Lorsqu'un train en double traction est escorté par le conducteur de la deuxième locomotive, l'accrochement et le décrochement incombent au manœuvre.

Le conducteur d'une locomotive ou d'un autorail peut exceptionnellement en être chargé en l'absence de convoyeur, lorsque l'intervention d'un manœuvre est impossible. Si l'intervention du conducteur n'a pas été autorisée par la Direction M.A. et ne figure pas à la fiche de service de cet agent, le chef de gare est tenu de mentionner à sa feuille de travail la raison de cette intervention.

Les opérations d'accrochement et de décrochement comportent l'accouplement ou le désaccouplement des organes de traction, de freinage et de chauffage ainsi que des circuits électriques pour les automotrices, les autorails et les véhicules qui en sont pourvus. L'agent chargé de l'accrochement doit également enlever le bloc d'arrêt éventuellement placé sous le premier essieu du véhicule auquel il accroche la locomotive.

En cas de circulation de locomotives Diesel ou électriques en unités multiples (double traction avec un seul conducteur) la manipulation des cablots de couplage entre les locomotives incombe au personnel du service M.A. (convoyeur ou conducteur).

L'accrochement ou le décrochement de locomotives circulant à vide et accouplées incombent au conducteur de la seconde locomotive. Dans les gares, ces opérations incombent au manœuvre.

## C. COMMANDEMENT DES MANŒUVRES.

---

### Désignation de l'agent qui commande la manœuvre.

---

ART. 8. — Tout mouvement de manœuvre est commandé par un seul agent. Sauf cas de danger, les ordres donnés ne peuvent être modifiés par un autre agent.

---

### Subordination du conducteur.

---

ART. 9. — Le conducteur obéit ponctuellement aux signaux du manœuvre qui l'accompagne; en cas de doute, il marque immédiatement l'arrêt et le manœuvre répète ses signaux.

---

### Emplacement de l'agent qui commande la manœuvre.

---

ART. 10. — L'agent qui commande la manœuvre se place pendant l'exécution du mouvement, en un endroit d'où il peut, en sécurité :

- surveiller l'exécution du mouvement;
- rester en communication avec le conducteur et, autant que possible, avec le signaleur (1).

S'il s'agit d'un engin moteur desservi par un seul agent et dont la conduite est possible à gauche et à droite, le conducteur se place obligatoirement du côté où se tient le manœuvre.

ART. 11. — Lorsque l'agent qui commande la manœuvre ne peut rester en communication avec le conducteur (voie en courbe, orientation de la locomotive, installations, occupation des voies voisines, préoccupation d'assurer sa sécurité personnelle, etc.) un ou plusieurs agents se placent de façon à pouvoir retransmettre les commandements au conducteur.

---

(1) Dans la présente réglementation, il faut entendre par « signaleur » l'agent chargé de la manœuvre d'aiguillages (aiguilleur ou signaleur).

L'un de ces agents prend place sur la locomotive si celle-ci est desservie par un seul agent qui, en raison de la disposition de l'équipement de conduite, ne peut se tenir en communication avec l'agent qui commande la manœuvre.

En cas d'adjonction ou de retrait de véhicules à un train remorqué par 2 locomotives Diesel ou électriques accouplées, le conducteur de la 2<sup>e</sup> locomotive prend place aux côtés du conducteur de la première locomotive et joue le rôle d'agent de liaison si le Service E ne dispose pas de l'agent nécessaire à cette fin. Cette mesure n'est toutefois pas autorisée dans le cas exceptionnel où une avarie à la locomotive empêche le conducteur de la quitter.

Lorsque 2 locomotives accouplées doivent manœuvrer, la conduite de la manœuvre incombe au conducteur de la locomotive de tête (de queue s'il s'agit d'un mouvement de refoulement).

ART. 12. — Pendant l'exécution d'une manœuvre de refoulement, le manœuvreur se tient sur le marchepied du premier véhicule qui en est muni en tête de la rame dans le sens du mouvement.

Il n'est autorisé à déroger à cette règle que dans le cas où il lui est possible de se placer en un endroit d'où il peut en même temps :

- surveiller l'exécution du mouvement;
- rester en communication avec le conducteur;
- observer entièrement le tronçon de voie sur lequel doit s'effectuer le refoulement.

---

## Sens des mouvements.

ART. 13. — Dans un mouvement de manœuvre, le sens « EN AVANT » est le sens dans lequel le conducteur regarde lorsqu'il fait front aux appareils de bord.

Pour les véhicules-moteurs où le **poste de conduite** est central, le sens des mouvements est déterminé par une entente verbale préalable entre le conducteur et l'agent qui commande la manœuvre.

## Signaux à utiliser.

### Signaux acoustiques.

ART. 14. — Une manœuvre est commandée au moyen du sifflet de manœuvre.

### Signaux optiques.

ART. 15. — Lorsque le conducteur ne perçoit pas les signaux acoustiques, l'agent qui commande la manœuvre **confirme** l'ordre qu'il donne :

- le jour : par des mouvements de bras;
- la nuit : au moyen d'une lanterne à feu blanc.

ART. 16. — Lorsqu'un chef de gare est appelé à commander personnellement une manœuvre, il transmet verbalement ses ordres au conducteur ou utilise les signaux optiques.

## ART. 17. — Tableau des signaux à donner par le manœuvrre au conducteur.

Sifflet		Mouvements du bras		
Indication à donner	Jour et nuit	Indication à donner	Jour	Nuit
<b>En avant</b>	2 coups allongés			
<b>En arrière</b>	3 coups allongés			
<b>Ralentissement</b>	1 coup allongé	<b>Ralentissement</b>	Bras tendu horizontalement animé d'un léger mouvement d'oscillation vertical	<b>Mêmes mouvements avec la lanterne à feu blanc</b>
<b>Arrêt</b>	Série de 3 coups brefs répétée à plusieurs reprises	<b>Arrêt</b>	Mouvements du bras vivement agité plusieurs fois de droite à gauche et de gauche à droite	id.
<b>Alarme Arrêt immédiat</b>	Coups brefs répétés sans interruption jusqu'à l'arrêt	<b>Alarme Arrêt immédiat</b>	Mouvements précipités du bras de droite à gauche et de gauche à droite	id.
		<b>Rapprochement de la locomotive</b>	Mouvements du bras d'avant en arrière	id.
		<b>Eloignement de la locomotive</b>	Mouvements du bras de bas en haut	id.

ART. 18. — Certains mouvements de manœuvre peuvent être commandés par klaxons, par signaux lumineux fixes ou par radio.

Les conditions d'utilisation de ces installations spéciales sont précisées par la consigne locale.

En cas de commande par klaxons, le code prévu à l'art. 17 pour la commande à l'aide du sifflet est utilisé. Le conducteur doit être préalablement avisé de ce que les manœuvres seront commandées par klaxons, lorsque cet agent n'a pas connaissance de cette particularité.

Les dispositions nécessaires doivent être prises pour éviter toute confusion si plusieurs locomotives de manœuvre opèrent simultanément dans la zone d'audition des klaxons.

#### D. SIGNAUX QUE DOIT PORTER LA LOCOMOTIVE.

ART. 19. — Toute locomotive de manœuvre en service doit être munie de deux feux blancs à l'avant et à l'arrière.

Les locomotives de route circulant en gare ou circulant entre l'atelier de traction et la gare desservie portent à l'avant deux feux blancs, à l'arrière deux feux blancs ou rouges.

Durant l'exécution des manœuvres, les feux latéraux de la locomotive, situés du côté où se place l'agent commandant le mouvement, sont à équiper d'un écran de manœuvre évitant l'éblouissement la nuit. Cet écran fait partie du matériel de bord de la locomotive.

ART. 20. — La locomotive d'un train manœuvrant la nuit dans une gare de passage ne porte aucun signal à l'arrière si elle est accompagnée par un agent du Service de l'Exploitation porteur d'une lanterne à feu blanc.

**E. DISPOSITIONS A PRENDRE AVANT D'EXECUTER  
UNE MANŒUVRE.****Vérifications préalables.**

ART. 21. — L'agent qui commande une manœuvre s'assure que :

- a) les blocs d'arrêt sont enlevés;
- b) les freins immobilisant la rame sont desserrés;
- c) les freins à main à utiliser au cours de la manœuvre sont en bon état de fonctionnement;
- d) les véhicules peuvent circuler sans danger et sans compromettre la sécurité du personnel et des usagers (portières fermées — battants mobiles et passerelles relevés — soufflets accrochés — chargement arrimé, etc.);
- e) les personnes occupant des véhicules ont été informées de la manœuvre;
- f) les croisements sur lesquels il doit opérer sont dégagés si le mouvement n'est pas autorisé par un poste de signalisation (1);
- g) les signaux à observer sont ouverts ou que le mouvement est autorisé;
- h) la voie est libre sur une longueur suffisante pour exécuter la manœuvre;
- i) les aiguillages dont la manœuvre lui incombe, occupent la position correcte eu égard au mouvement à effectuer;
- j) les caleurs sont à leur poste.

La consigne locale peut, lorsque les circonstances le justifient, charger un autre agent de la gare de certaines de ces obligations.

**Entente avec le conducteur.**

ART. 22. — L'entente avec le conducteur est obligatoire préalablement à tout mouvement, lorsque :

- la manœuvre à effectuer s'écarte des mouvements habituels;

(1) Par croisement il faut entendre la zone comprise entre la pointe de l'aiguillage et la traverse d'écartement.

- la perception des signaux du manœuvre est difficile (brouillard, forte pluie, grand vent, etc.) ;
- le mouvement doit se faire avec prudence (voie occupée, garage sur une voie de faible longueur, mouvement à effectuer à vitesse réduite, etc.) ;
- le véhicule moteur comportant deux postes de commande n'est pas conduit du poste avant.

Dans les autres cas, il est recommandable que le manœuvre explique au conducteur les opérations à effectuer.

---

### **Entente avec les postes de signalisation.**

---

ART. 23. — L'agent qui commande la manœuvre indique au signaleur la voie sur laquelle les véhicules doivent être dirigés.

ART. 24. — Lorsqu'une manœuvre intéresse plusieurs postes, une entente doit s'établir entre les agents desservant ces postes.

ART. 25. — Un manœuvre ne peut engager les croisements d'un poste opposé ou commander un mouvement qui risquerait d'engager ces croisements sans accord préalable de ce poste.

### **F. VITESSE.**

ART. 26. — Les manœuvres s'effectuent en adoptant la marche à vue. La vitesse ne peut pas dépasser 40 km/h ; elle est réduite à 20 km/h lorsque la rame est poussée.

### **G. ARRET DU MOUVEMENT.**

ART. 27. — Le signal d'arrêt est donné, en temps utile, par l'agent qui commande la manœuvre en tenant compte de la nature du mouvement qui est effectué et des installations dans lesquelles il opère.

**Si l'itinéraire est signalisé et enclenché par un électro d'itinéraire**, le signal d'arrêt ne peut être donné qu'après dégagement complet de l'itinéraire.

En signalisation lumineuse, une lettre peut apparaître sous le feu autorisant le mouvement de manœuvre. Lorsque le cas se présente, le signal d'arrêt doit être donné dès que le mouvement a complètement dépassé le signal à fleur de sol identifié sur sa face arrière par cette même lettre.

**Si l'itinéraire est signalisé, mais n'est pas enclenché par un électro d'itinéraire**, le signal d'arrêt ne peut être donné qu'au moment où la rame se trouve au delà du signal fixe à respecter lors du mouvement en sens inverse ou, en l'absence de signal, qu'au moment où la rame a dégagé le dernier aiguillage de l'itinéraire.

Des nécessités d'exploitation peuvent toutefois exiger que certains mouvements s'effectuent sans parcourir complètement un itinéraire tracé. Ces mouvements, dénommés « manœuvres courtes » sont autorisés à la double condition :

- a) que les mesures de sécurité nécessaires soient prévues à la consigne locale réglant l'exécution des manœuvres et à l'instruction locale du poste de signalisation ;
- b) qu'une entente préalable soit réalisée entre l'agent commandant la manœuvre et le signaleur du poste intéressé.

**Si l'itinéraire n'est pas signalisé**, le signal d'arrêt ne peut être donné qu'après dégagement du dernier aiguillage dont la position doit être modifiée.

## H. ENRAIEMENT DES VEHICULES.

### Moyens.

ART. 28. — Au cours des manœuvres, l'enraiment d'un véhicule ou d'une rame est réalisé normalement au moyen d'un frein à vis, d'un bloc d'arrêt ou de freins de voie.

Le frein à levier dont sont pourvus certains wagons peut être utilisé pour freiner un véhicule lorsque la vitesse ne dépasse pas celle d'un homme marchant au pas.

### Types de blocs d'arrêt.

ART. 29. — Les blocs d'arrêt utilisés pour l'enraiment doivent correspondre à la largeur du rail sur lequel ils sont placés. Ils sont peints en jaune et portent sur la semelle 1, 2 ou 3 raies transversales noires selon qu'il s'agit de blocs de 90, 82 ou 72 mm entre joues.

Type	Largeur du cham- pignon du rail (en mm)	Largeur du bloc entre joues (en mm)
1	80	90
2	72	82
3	62	72

### Utilisation des blocs d'arrêt.

ART. 30. — L'usage des blocs d'arrêt en gare fait l'objet d'un chapitre de la consigne locale.

Le rail sur lequel est posé le bloc d'arrêt doit être choisi de façon à éviter le blocage de ce dernier sur les croisements.

Sur les voies équipées d'un pont à peser, le bloc d'arrêt doit être placé à un endroit tel qu'il ne puisse être entraîné jusqu'au point de raccord du pont à peser.

ART. 31. — Le poids-frein réalisé par un bloc d'arrêt est égal à la charge du seul essieu auquel il est appliqué.

ART. 32. — Lorsque l'immobilisation d'une rame au repos en voie accessoire doit être assurée par un bloc d'arrêt, celui-ci est toujours placé à l'essieu extrême. Si l'immobilisation nécessitait le placement de plusieurs blocs d'arrêt, la consigne locale devrait préciser les mesures à prendre pour éviter qu'un bloc intercalé dans le corps de la rame ne soit entraîné lors du départ de la rame.

ART. 33. — Avant de commencer la formation des trains sur les voies en pente des faisceaux à double issue ou sur une voie en impasse dont le heurtoir n'est pas pourvu en permanence d'un bloc d'arrêt de protection, il y a lieu de placer un bloc d'arrêt dans le sens de la déclivité.

Les premiers wagons sont mis au contact du bloc d'arrêt avec précaution. En cas de besoin, un ou plusieurs freins à vis sont serrés pour empêcher la dérive de la rame.

---

**Protection des heurtoirs.**

---

ART. 34. — Le heurtoir d'une voie en impasse est protégé en permanence par un matelas de cendres (longueur : 5 mètres — épaisseur : 10 cm) et par un bloc d'arrêt placé à 10 mètres du heurtoir.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux voies en impasse :

- a) affectées essentiellement à la réception de trains de voyageurs;
- b) équipées d'un heurtoir patinant ou amortisseur;
- c) affectées exclusivement à l'évolution de locomotives seules;
- d) affectées exclusivement à l'évolution de rames avec locomotives en tête;
- e) situées dans les gares et installations intermédiaires qui ne sont pas surveillées en permanence par un chef de gare.

Dans ces deux derniers cas, le matelas de cendres est placé et son épaisseur est portée à 20 cm.

La remise en place du bloc d'arrêt et l'entretien du matelas de cendres incombent au personnel de la gare.

## I. RESPONSABILITE DU PERSONNEL.

ART. 35. — Dans les limites de leurs obligations définies aux différents articles du présent fascicule et à la consigne locale, les manœuvres sont responsables de la sécurité des mouvements qu'ils commandent.

ART. 36. — Le respect de la marche à vue incombe au conducteur.

**Lorsque la rame est poussée**, le respect de la marche à vue incombe au manœuvre. Celui-ci est tenu, dans ce cas, de prendre toutes dispositions utiles pour pouvoir respecter les signaux fixes se trouvant sur l'itinéraire ainsi que les signaux mobiles qui seraient éventuellement présentés.

Dans la mesure où il en a la possibilité, le conducteur est néanmoins tenu d'observer la voie et la signalisation sans toutefois se préoccuper des signaux fixes franchis par la tête du mouvement.

Le respect de la marche à vue impose au manœuvre de commander le ralentissement s'il juge la vitesse exagérée.

ART. 37. — Le signaleur est responsable du tracé correct des itinéraires qu'il autorise.

Le manœuvre observe toutefois les indicateurs de position d'aiguillages placés sur l'itinéraire qu'il doit emprunter. Il observe ces indicateurs avant de commencer le mouvement s'il en a la possibilité et au cours de l'exécution dans le cas contraire.

Tout agent chargé de la manœuvre sur place d'un aiguillage est responsable de la position correcte de l'appareil.

ART. 38. — A la fin de leur service, les agents proposés aux manœuvres mettent ceux qui les remplacent au courant de la situation. Ils leur indiquent : les trains en retard, les trains spéciaux et facultatifs mis en marche et attendus, les ordres en cours d'exécution ou à exécuter, etc.

**III. — PRESCRIPTIONS PARTICULIERES.****A. MANŒUVRE EN VOIE PRINCIPALE.****Principes.**

ART. 39. — Sont considérés comme manœuvres en voie principale pour l'application des présentes mesures :

- a) tout mouvement empruntant ou traversant une voie principale directe ou une voie principale de réception à voyageurs;
- b) tout mouvement s'effectuant sur une voie aboutissant à une voie principale directe ou de réception à voyageurs qui n'est protégée ni par un cul-de-sac de sécurité, ni par une aiguille de déraillement.

ART. 40. — Il est recommandé de réserver les voies principales directes aux trains passant sans arrêt ou n'effectuant aucune opération.

ART. 41. — Aucune manœuvre ne peut engager les voies principales si l'itinéraire à parcourir n'est pas couvert par des signaux fixes.

ART. 42. — Sauf dérogation accordée par l'IPX, les manœuvres par lancement sont interdites :

- sur les voies principales directes et à travers ces voies;
- sur les voies principales de réception à voyageurs;
- sur toute voie aboutissant, dans le sens du lancement, à une voie principale directe ou de réception à voyageurs qui n'est protégée ni par un cul-de-sac de sécurité, ni par une aiguille de déraillement.

**Direction et surveillance.**

ART. 43. — Les manœuvres en voie principale sont exécutées d'après les instructions du chef de gare. Celui-ci :  
— choisit le moment propice;

- prescrit éventuellement les mesures complémentaires qu'il juge utiles pour assurer la sécurité des mouvements considérés dans l'ensemble des circulations;
- donne l'ordre d'exécuter la manœuvre.

Le choix du moment propice peut faire l'objet d'un ordre permanent pour les mouvements habituels.

ART. 44. — L'exécution d'une manœuvre en voie principale est surveillée par le chef de gare jusqu'après dégauchement des voies principales.

Le chef de gare s'assure notamment que les agents chargés d'intervenir dans la manœuvre connaissent parfaitement la nature des mouvements à exécuter, qu'ils occupent le poste qui leur est assigné et qu'ils s'abstiennent de toute infraction aux dispositions réglementaires visant le service des manœuvres.

Chaque agent reste toutefois personnellement responsable des fautes matérielles qu'il serait amené à commettre au cours de l'exécution d'une manœuvre.

Pour exercer sa surveillance, le chef de gare ne doit pas nécessairement se trouver à pied d'œuvre; il se tient à l'endroit qu'il juge le plus favorable pour intervenir efficacement.

Le chef de gare ne peut se soustraire à sa mission de surveillance que dans les cas suivants :

- a) son intervention est requise au même moment et de façon impérieuse par une activité étrangère à la manœuvre (desserte d'un poste de block, passage d'un train de voyageurs, autre mouvement exigeant une intervention plus directe, etc.);
- b) chacun des mouvements de manœuvre est signalisé et enclenché par pédale de fin d'itinéraire. En cas de rebroussement en voie principale, la libération de cette dernière doit, au surplus, être contrôlée par un circuit de voie.

ART. 45. — Sur les lignes affectées normalement à la circulation exclusive de trains de marchandises, la présence d'un agent E qualifié pour la surveillance des manœuvres aux raccordements établis en dehors des gares n'est pas requise lorsque l'une des conditions suivantes est réalisée :

- 1) la protection de l'installation à desservir est assurée par appareils électro-mécaniques;
- 2) la sécurité peut être complètement garantie, indépendamment des annonces « Aa-Ba-Da-Daz », par une consigne locale réglant la mise des clés à disposition du personnel de desserte et leur restitution entre les mains du chef de la gare d'amont ou de la gare d'aval.

---

## Mesures de sécurité complémentaires.

---

ART. 46. — Lorsque l'itinéraire n'est pas signalisé, le manœuvre avant de commander le mouvement doit s'assurer de la position correcte du premier aiguillage abordé.

ART. 47. — Lorsqu'une rame en manœuvre aborde par la pointe un aiguillage manœuvré sur place, **situé en voie principale ou y donnant accès**, l'agent chargé de sa manœuvre doit immobiliser cet aiguillage à l'aide d'une griffe à vis s'il n'est pas immobilisé par un dispositif rendant impossible tout déplacement des aiguilles (R.G.S. Fasc. III, Titre I).

La consigne des manœuvres mentionnera les numéros des aiguillages qui, en application de cette disposition, doivent être immobilisés à l'aide d'une griffe lorsqu'ils sont pris en pointe par un mouvement de manœuvre.

ART. 48. — Après chaque mouvement, les aiguillages donnant accès aux voies principales et manœuvrés sur place doivent être remis en position normale.

## B. MANŒUVRE ORDINAIRE.

---

**Utilisation du frein continu  
automatique.**

---

ART. 49. — Au cours des manœuvres faites en gare, la conduite générale des véhicules à voyageurs doit être reliée à la locomotive dans les cas suivants :

- mise à quai et retrait des voies à quai des rames vides;
- adjonction de navettes vides à une rame occupée par des voyageurs;
- manœuvre de voitures occupées par des voyageurs.

La consigne des manœuvres prévoit les cas d'utilisation du frein à air pour la manœuvre des véhicules à marchandises.

Lorsqu'il fait usage du frein continu automatique, l'agent commandant la manœuvre s'entend avec le conducteur pour vérifier le bon fonctionnement du frein sur les trois premiers véhicules freinés.

---

**Utilisation de l'accouplement  
de freinage.**

---

ART. 50. — Dans certaines gares, un dispositif permettant d'assurer le freinage d'une rame en manœuvre est mis à la disposition des manœuvres.

Ce dispositif, dénommé « **accouplement de freinage** », consiste en un boyau souple dont l'une des extrémités se raccorde à la conduite générale et dont l'autre extrémité est pourvue d'un manomètre et d'un robinet. Ce dispositif peut être utilisé pour tout mouvement de rebroussement d'une rame à voyageurs. Il doit l'être obligatoirement pour tout mouvement de l'espèce lorsque la rame comporte plus de trois véhicules et circule :

- entre une voie à quai et le faisceau de garage ou vice-versa;
- entre un faisceau de garage et un autre faisceau de garage.

Il peut être utilisé pour la poussée de rames de wagons circulant sous le régime du freinage voyageurs (G.V. — T.E.E.M.) lorsque le premier véhicule comporte une plate-forme orientée vers l'avant.

Après avoir avisé le conducteur qu'il utilise l'accouplement de freinage, le manœuvre (l'agent d'escorte pour les trains poussés) le raccorde au robinet de la conduite générale situé en tête de la rame dans le sens du mouvement.

Dès qu'il constate une pression de  $5 \text{ kg/cm}^2$  à son manomètre il effectue une dépression. Il considère le dispositif comme étant en ordre dès que la pression de  $5 \text{ kg/cm}^2$  s'est rétablie.

Le manœuvre ou l'agent d'escorte prend ensuite place sur la plate-forme du véhicule ou éventuellement sur le marchepied s'il s'agit d'une voiture.

Pendant l'exécution du mouvement, il assure lui-même le freinage de la rame en créant une dépression dans la conduite, soit pour provoquer l'arrêt, soit pour provoquer un ralentissement.

Si le mouvement est arrêté en cours d'exécution, le conducteur tient la rame immobilisée au moyen du frein direct de la locomotive; ensuite il remplit la conduite générale à  $5 \text{ kg/cm}^2$  et place le robinet du mécanicien en position neutre.

La reprise du mouvement est commandée par le manœuvre ou l'agent d'escorte en effectuant une dépression de  $2 \text{ kg/cm}^2$  au manomètre de son accouplement de freinage.

Quand le conducteur constate cette dépression, il remplit la conduite à nouveau à  $5 \text{ kg/cm}^2$  et démarre.

Les dispositions du présent règlement restent complètement en vigueur lorsque cet accouplement est utilisé. L'agent chargé de l'actionner est seul autorisé à commander le mouvement.

Toutefois, par dérogation à l'art. 11, la liaison entre l'agent qui commande le mouvement et le conducteur n'est plus indispensable après que l'ordre d'exécution a été donné.

**Remarque :** Si le mouvement est arrêté devant un signal maintenu fermé, le manœuvre se rend au téléphone après un délai de 3 minutes et s'informe du motif de la rétention.

Si le signal est dérangé et qu'un E.S. 422 doit être délivré, le manœuvre en informe le conducteur.

Ce dernier, après avoir pris les mesures nécessaires pour assurer l'immobilisation de la rame, se rend au téléphone du signal intéressé.

Lorsque les formalités de franchissement sont remplies, il retourne à sa locomotive et démarre après avoir donné le signal acoustique réglementaire.

Dans ce cas, le manœuvre n'effectue pas la dépression de 2 kg/cm<sup>2</sup> pour commander la reprise du mouvement.

---

### **Adjonction d'une locomotive seule ou de véhicules à une rame.**

---

ART. 51. — Quand une locomotive attelée à des véhicules ou une locomotive seule doit être placée contre une rame occupée par des voyageurs (1), le mouvement doit être arrêté à quelques mètres de la rame. Après cet arrêt de sécurité, la rame, sur commandement du manœuvre, ou la locomotive seule, s'approche au pas d'homme; le contact est réalisé avec prudence.

## C. MANŒUVRE PAR LANCEMENT.

---

### **Freinage.**

---

ART. 52. — L'enraiment des coupes est effectué à l'aide de blocs d'arrêt ou de freins à main desservis.

---

### **Composition des coupes.**

---

ART. 53. — La composition des coupes est déterminée en tenant compte des possibilités de freinage; elle ne peut dépasser 10 véhicules, sauf dans le cas où l'enraiment est assuré au moyen de freins à vis desservis.

---

(1) Toute rame se trouvant à quai doit être considérée comme occupée par des voyageurs.

Restrictions.

ART. 54. — Il est interdit :

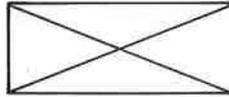
- de mettre en mouvement au moyen d'un choc des véhicules en stationnement;
- de maintenir un wagon-grue incorporé dans une rame à débrancher par lancement.

ART. 55. — Véhicules qui ne peuvent être lancés.

1	Wagons chargés de voitures foraines occupées.
2	<p>Transports rangés dans les classes suivantes du R.I.D. :</p> <p>Ia — matières et objets explosibles;</p> <p>Ib — objets chargés en matières explosibles à l'exception de ceux désignés sous les chiffres :</p> <p style="padding-left: 40px;">2° — amorces non détonantes et</p> <p style="padding-left: 40px;">4° — cartouches pour armes à feu portatives.</p> <p>Id — Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression.</p>
3	<p>Wagons spéciaux des Services M.A., V ou E.S. portant une des mentions : « Éviter les chocs » — « Ne pas manœuvrer par la gravité » — « Danger, à manœuvrer sans chocs ».</p>
4	<p>Transports de pièces longues chargées sur plusieurs wagons avec ou sans traverse pivotante — Wagons kangourous — Transport de rails de 27 m chargés sur un seul wagon précédé et suivi d'un wagon de sûreté.</p>
5	<p>Wagons chargés de :</p> <p>— transformateurs électriques de grande capacité à bain d'huile;</p>

5 (suite)	— matériel électrique (moteurs, transformateurs, condensateurs), machines montées et pièces de machines non emballées; — câbles pour bobines ou câbles plats pour mines pour autant que le poids unitaire dépasse 1000 kg.
6	Wagons surbaissés vides ou chargés; transports exceptionnels; wagons-grues.
7	Wagons et voitures ayant des avaries graves au châssis ou aux organes de roulement (plaque de garde ou boîte à huile cassée, etc.).
8	Wagons et fourgons dans lesquels des personnes escortant un transport ont été autorisées à prendre place.
9	Wagons-pupitres et wagons-chevalets chargés. Wagons tombereaux transportant du verre chargé sur chevalets amovibles.
10	Wagons de construction spéciale pour lesquels des instructions particulières sont données.

Les étiquettes de transport des wagons repris aux chiffres 1 à 10 ci-dessus portent une croix de St-André rouge.



Le même signe est reproduit au crayon rouge sur la feuille de route (D.C. 1810 ou I.C. 263) (1) et au crayon noir sur le bordereau du train (D.C. 1888), sur les bulletins de triage (E 840) et de freinage (E 835).

(1) Pour les envois du service international ce signe est reproduit sur le D.C. 1850bis.

**ART. 56. — Véhicules qui peuvent être lancés sous certaines conditions.**

Le lancement des véhicules repris aux chiffres 1 à 7 ci-après est autorisé s'il est possible de les diriger sur une voie offrant une longueur libre suffisante pour qu'ils puissent être arrêtés sans aucun choc.

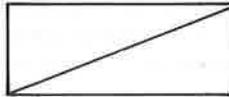
En outre, le lancement doit être réglé de manière que ces véhicules ne puissent rattraper une tranche précédente ni être rattrapés par une tranche suivante.

Le lancement d'un véhicule sur une voie mise à la disposition du Service M.A. pour effectuer l'entretien du matériel est cependant interdit.

1	Wagons contenant des animaux vivants.
2	<p>Wagons dont le chargement est susceptible de se déplacer facilement, par exemple, ceux chargés d'autres véhicules (voitures foraines non occupées, voitures de tramways, voitures de déménagement, autos, etc.); ceux chargés de cylindres de laminoir, d'arbres de couche ou de tôles en rouleaux.</p> <p>Wagons chargés de marchandises fragiles (œufs, marbres, meules, tuiles, tuyaux, pierres de taille, verres en vrac, verres en caisses de plus de 2,50 m de haut, etc.).</p> <p>Wagons chargés de transcontainers ou assimilés.</p>
3	Wagons porteurs aménagés pour grands containers, wagons-messageries.

4	Wagons-citernes chargés (pétrole, goudron, etc.); wagons chargés de jarres ou de touries et, d'une manière générale, wagons chargés de matières inflammables ou de produits corrosifs, caustiques ou vénéneux (tous les transports soumis au R.I.D. à l'exception de ceux désignés à l'art. 55-2 ci-avant et des matières répugnantes rangées à la classe VI du R.I.D.).
5	Wagons-trémies.
6	Pièces longues chargées sur un seul wagon et pour lesquelles il est fait usage de wagons-allonges.
7	Matériel à voyageurs — Fourgons militaires marqués : « Eviter les chocs ».

Les étiquettes de transport des véhicules repris aux chiffres 1 à 6 ci-dessus portent une diagonale rouge.



Le même signe est reproduit au crayon rouge sur la feuille de route (D.C. 1810 ou I.C. 263) (1) et au crayon noir sur le bordereau D.C. 1888, sur les bulletins de triage (E 840) et de freinage (E 835).

### Mesures conservatoires.

ART. 57. — Lorsque des véhicules repris aux art. 55 et 56 stationnent sur une voie où s'effectuent des manœuvres par lancement, ils doivent être protégés par un bloc d'arrêt

(1) Pour les envois en Service International, ce signe est reproduit sur le D.C. 1850bis.

placé à une distance convenable. Il est défendu de lancer d'autres véhicules sur la même voie si on ne dispose pas d'une longueur suffisante pour éviter tout choc.

ART. 58. — Quel que soit le mode d'enraiment utilisé, la consigne des manœuvres doit prévoir les mesures à prendre pour que des wagons triés par lancement n'atteignent pas les croisements du poste opposé ou n'entraînent dans ces croisements des wagons stationnant sur la voie.

## D. MANŒUVRE PAR GRAVITE.

### Freinage.

ART. 59. — L'enraiment des wagons manœuvrés par la gravité est assuré à l'aide de blocs d'arrêt, de freins à vis desservis ou de freins de voies.

### Composition des coupes.

ART. 60. — 1° Enraiment par blocs d'arrêt seuls.

a) Bosses de 2,50 m ou plus de hauteur (1).

Si les possibilités de freinage comportent deux zones distinctes avec distance totale d'enraiment de 80 m au moins, le poids de chaque coupe peut atteindre 6 fois la charge du premier essieu avec maximum de 80 tonnes.

Si les possibilités de freinage ne satisfont pas à ces deux conditions, la composition maximum des coupes est déterminée en tenant compte des possibilités réelles.

Les chefs immédiats des installations dans lesquelles le cas se présente introduiront auprès de la Direction E et par l'intermédiaire de leur IPX une proposition basée sur leur expérience du travail de la gare.

Après approbation par la Direction, la composition maximum particulière à l'installation sera reprise dans la consigne des manœuvres.

---

(1) On entend par « hauteur », la dénivellation existant entre le sommet de la bosse et les traverses d'écartement en tête du faisceau.

b) Bosses de moins de 2,50 m de hauteur.

Les dispositions prévues sous littéra a) dans le cas où les deux conditions d'enraiement ne sont pas satisfaites sont d'application pour les bosses de moins de 2,50 m de hauteur. La proposition tiendra compte de la hauteur de la bosse et des possibilités d'enraiement existantes.

2° Enraiement par freins à main desservis.

Le poids de chaque coupe ne peut dépasser 10 fois la charge totale des essieux freinés.

3° Enraiement par freins de voie.

Les manœuvres par la gravité ne sont soumises à aucune restriction au point de vue composition des coupes, sur les bosses équipées de freins de voie.

Le chef immédiat est toutefois tenu de prendre d'office des dispositions particulières pour la composition des coupes, si l'efficacité des freins de voie ou le profil du faisceau les justifient. Ces dispositions seront portées à la connaissance du personnel par la consigne des manœuvres.

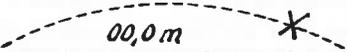
### Restrictions.

ART. 61. — Les manœuvres par la gravité sont soumises aux mêmes restrictions que les manœuvres par lancement. Les dispositions de l'art. 58 leur sont également applicables.

Il est interdit de faire passer sur la bosse :

- en raison de leur construction, les véhicules à marchandises et à voyageurs porteurs du signe distinctif :
- 
- en raison de la nature de leur chargement, les transports de rails de 27 m, chargés sur un seul wagon précédé et suivi d'un wagon de sûreté.

Les wagons à bogies porteurs du signe distinctif :

- 
- ne sont admis sur les bosses de triage qu'avec des précautions particulières (voir art. 75).

### E. MANŒUVRE A L'ANGLAISE.

#### Principe.

ART. 62. — Les manœuvres à l'anglaise sont interdites sauf autorisation de IPX.

**Restrictions.**

ART. 63. — Les manœuvres à l'anglaise sont soumises aux mêmes conditions que les manœuvres par lancement en ce qui concerne la composition des coupes, le freinage et la nature des chargements.

**F. MANŒUVRE SANS LOCOMOTIVE.**

ART. 64. — En cas de manœuvre à bras d'homme, l'agent qui commande la manœuvre doit pouvoir provoquer à tout moment l'arrêt des véhicules.

ART. 65. — Les manœuvres par cabestan, par transbordeur ou sur plaque tournante sont réglées par la consigne locale.

**G. MANŒUVRE EN DES ENDROITS ACCESSIBLES AU PUBLIC OU A DES AGENTS NE COOPERANT PAS AUX MANŒUVRES.**

ART. 66. — Pendant l'exécution d'un mouvement de manœuvre avec locomotive en tête et sur une voie longeant un quai accessible au public, le conducteur avertit les personnes se trouvant sur les quais au moyen d'un coup allongé du klaxon.

ART. 67. — Toute manœuvre comportant la **poussée des véhicules sur une voie longeant un quai accessible au public** se fait à la vitesse de l'homme marchant au pas. Si les circonstances l'exigent, un agent précédant les véhicules écarte les personnes trop rapprochées de la voie. Les agents appelés par leur service à l'endroit de la manœuvre doivent collaborer à la protection du public.

ART. 68. — La vitesse maximum de refoulement des rames à voyageurs, le long des quais accessibles au public, est portée à 10 km/h lorsque **l'accouplement de freinage** décrit à l'art. 50 est utilisé. L'obligation de faire précéder la rame par un agent est supprimée dans ce cas. Le manœu-

vre desservant l'accouplement de freinage est tenu d'utiliser le sifflet s'il constate que des voyageurs se trouvent dans une position dangereuse et de provoquer l'arrêt en cas de danger imminent.

ART. 69. — La vitesse des manœuvres effectuées sur les voies des hangars, dépôts, ateliers, etc. ne peut dépasser celle d'un homme marchant au pas. Si les circonstances l'exigent, un agent précédant la rame en mouvement écarte les personnes, objets ou véhicules trop rapprochés de la voie.

ART. 70. — Il en est de même pour les voies de chargement et de déchargement des cours à marchandises pendant les heures où elles sont accessibles au public ainsi que pour les voies desservant les emplacements spéciaux mis à la disposition de la clientèle dans les gares.

Le chef de gare peut toutefois autoriser une dérogation à cette règle et même autoriser le lancement de wagons sous réserve de surveiller personnellement l'exécution des mouvements et de prendre au préalable les dispositions nécessaires pour éviter tout accident de personnes ou avarie au matériel de la clientèle.

ART. 71. — Les personnes étrangères à la S.N.C.B. ne peuvent déplacer des wagons qu'en présence et sous la direction du chef de gare.

#### H. MANŒUVRE AUX PASSAGES A NIVEAU.

ART. 72. — Tout agent commandant une manœuvre vers un passage à niveau en avertit préalablement le garde-barrières et lui laisse le temps de fermer les barrières.

ART. 73. — L'interruption de la circulation routière ne peut pas dépasser dix minutes.

Si la manœuvre doit être interrompue et la rame scindée, l'intervalle à ménager entre les wagons pour livrer passage à la circulation routière devra être largement suffisant pour que l'on n'ait à redouter aucun accident. Les parties détachées seront immobilisées au moyen de freins à vis ou de blocs d'arrêt.

ART. 74. — Le franchissement d'un P.N. « STOP » par un mouvement de manœuvre s'effectue dans les conditions prévues au R.G.S. fascicule I, titre III, pour un mouvement de train.

Le franchissement d'un P.N. muni de poteaux « S.F. » par un mouvement de manœuvre avec locomotive en tête s'effectue dans les mêmes conditions que pour un train. Toutefois, le manœuvre est chargé de porter cette particularité à la connaissance du conducteur au début des opérations si certains mouvements doivent s'effectuer sans que le conducteur rencontre le panneau « S.F. ».

Lorsqu'un mouvement de manœuvre doit franchir avec locomotive en queue un P.N. muni d'un panneau « S.F. », l'agent commandant la manœuvre arrête le mouvement avant d'aborder le P.N. Il ne peut autoriser la remise en marche qu'après s'être assuré que le trafic routier permet le franchissement de la traversée sans danger.

## I. WAGONS DE GRANDE LONGUEUR.

ART. 75. — A certains wagons de grande longueur, l'écartement entre deux essieux successifs est supérieur à la longueur des zones isolées aux aiguillages et pédales de la gare.

La consigne locale prescrira les mesures à prendre en vue de repérer ces wagons et d'assurer la sécurité des mouvements qui doivent être effectués.

Le cas des triages par gravité commandés par un appareillage automatique retiendra particulièrement l'attention.

## J. TRANSFERT DE CERTAINS VEHICULES AVARIES.

ART. 76. — Dans les gares où fonctionne un poste de visite ou un atelier de wagons, le visiteur M.A. peut, s'il le juge possible, autoriser le transfert d'un wagon porteur d'étiquettes M 638 C au poste de visite ou à l'atelier sans effectuer de réparation provisoire sur place.

Le visiteur doit, dans ce cas, préciser les mesures à prendre pour que le wagon puisse circuler sans danger. Ces mesures sont inscrites par le visiteur M.A. sur l'étiquette M 638 C et portées à la connaissance du chef de gare.

## IV. — CIRCULATION DES LOCOMOTIVES SEULES EN GARE.

### Principes.

ART. 77. — Sont considérés comme locomotives seules, les locomotives accouplées circulant à vide, les automotrices isolées ou accouplées circulant à vide, un autorail vide ou tout autre véhicule moteur circulant seul.

ART. 78. — Une locomotive seule circulant en gare n'est pas accompagnée par un agent de l'Exploitation, sauf dans les cas ci-après :

- à la demande du conducteur s'il ne connaît pas suffisamment la gare;
- si le mouvement à exécuter présente un caractère exceptionnel ou nécessite des mesures spéciales de prudence.

Les mouvements sont indiqués au conducteur par la signalisation ou de vive voix par le personnel des gares.

Lorsqu'une manœuvre non accompagnée est autorisée par le feu ou la palette de manœuvre d'un signal d'arrêt ou par un signal mobile jaune présenté d'un poste de signalisation, le conducteur se renseigne auprès du personnel de la gare (ou du signaleur) s'il n'est pas parfaitement au courant de la nature du mouvement à exécuter.

ART. 79. — Les dispositions de l'art. 66 sont d'application pour les locomotives circulant seules en gare.

---

## Circulation des véhicules moteurs sur les bosses de triage.

---

ART. 80.

- 1) Véhicules moteurs dont la circulation sur les bosses de triage est interdite :
  - Locomotives électriques de tout type (1)
  - Autorails de tout type
  - Automotrices électriques
- 2) Véhicules moteurs dont la circulation sur les bosses de triage est admise à la vitesse maximum de 10 km/h :
  - Locomotives Diesel de tout type
- 3) Véhicules moteurs dont la circulation sur les bosses de triage est admise à la vitesse maximum de 20 km/h :
  - Locotracteurs type 230

---

## Evolution des éléments de traction.

---

ART. 81. — A chaque renouvellement des horaires, les gares sièges d'un atelier de traction établissent, d'accord avec le dirigeant de l'atelier, un tableau des heures de sortie et de rentrée des locomotives.

Ce tableau, modifié selon les besoins, doit indiquer :

- a) pour les trains au départ :
  - l'heure de mise au signal de sortie;
  - l'heure de départ du train.
- b) pour les trains à l'arrivée :
  - l'heure d'arrivée du train;
  - l'heure de rentrée à l'atelier.

---

(1) Les locomotives électriques types 101, 122, 123, 124, 125 et 140 sont admises sur la bosse de triage de Tamines à la vitesse maximum de 10 km/h.

Il est éventuellement complété par toute autre indication que nécessiteraient les conditions locales d'exploitation.

Dans toutes les gares, les mêmes dispositions sont appliquées par le chef de gare pour les éléments de traction qui **séjournent** en gare entre la desserte de deux trains.

## V. — IMMOBILISATION DES RAMES EN STATIONNEMENT.

### Arrêt d'un train dans une gare où il doit effectuer des opérations.

ART. 82. — Dès l'arrêt, le conducteur réalimente la conduite générale du frein continu à la pression de 5 kg/cm<sup>2</sup>.

Une partie de la rame ne peut être séparée de la locomotive qu'après serrage d'un frein à vis au moins. Ce frein à vis est serré :

- par le chef de train ou le convoyeur si le train comporte un fourgon occupé par l'agent d'escorte et si ce véhicule se trouve dans la partie de la rame devant rester en stationnement;
- par le personnel de la gare, dans les autres cas.

L'agent qui effectue le décrochement découple les boyaux de frein et laisse échapper l'air de la conduite générale en ouvrant complètement pendant quelques secondes le robinet d'extrémité de la partie du train devant rester en stationnement. Ce freinage réalise une immobilisation provisoire.

Si le stationnement dépasse 10 minutes, le personnel de la gare se conforme aux dispositions de la consigne locale pour assurer l'immobilisation de la rame.

### Immobilisation d'un train à la gare terminus ou de relais de la locomotive.

ART. 83. — Dès l'arrêt d'un train à la gare terminus ou à la gare de relais de la locomotive, le conducteur réalimente la conduite générale du frein continu à 5 kg/cm<sup>2</sup>.

L'agent chargé du décrochage découple ensuite les boyaux de frein reliant la locomotive au train, laisse le robinet d'extrémité de la rame complètement ouvert et décroche la locomotive.

Si le train est escorté, l'agent d'escorte serre le frein à vis d'un véhicule en tête ou en queue selon l'endroit où il se trouve. Si le train n'est pas escorté, cette opération incombe au personnel de la gare.

Le personnel de la gare se charge de toute mesure d'immobilisation complémentaire éventuellement prévue par la consigne locale.

### Dispositions applicables à tous les cas.

ART. 84. — Un chapitre de la consigne locale réglant l'exécution du service des manœuvres détermine les mesures à prendre dans chaque installation pour assurer l'immobilisation des rames en stationnement.

Le tableau ci-dessous permet au chef immédiat de déterminer le poids-frein nécessaire selon la pente des voies.

Pente des voies mm/m	Pourcentage	Pente des voies mm/m	Pourcentage	Pente des voies mm/m	Pourcentage
0 et 1	2	15	10	23	18
2 et 3	3	16	11	24	19
4 et 5	4	17	12	25	20
6 et 7	5	18	13	26	21
8 et 9	6	19	14	27	22
10 et 11	7	20	15	28	23
12 et 13	8	21	16	29	24
14	9	22	17	30	25

Le poids-frein est réalisé par le serrage de freins à vis et complété si nécessaire au moyen de blocs d'arrêt.

Lorsque le stationnement d'un train a un caractère temporaire (décrochement de la locomotive pour manœuvre de courte durée ou prise d'eau), que la voie n'a pas d'inclinaison supérieure à 7 mm/m et que d'autres circonstances défavorables ne sont pas à redouter (choc, vent), le serrage d'un seul frein à vis, quel que soit le tonnage de la rame en stationnement, est suffisant.

ART. 85. — Les blocs d'arrêt à utiliser en voie principale doivent être du type spécial à contrepoids provoquant la chute du bloc dès qu'il est dégagé par l'essieu sous lequel il était placé.

Il est défendu, sauf autorisation de IPX, d'utiliser des blocs d'arrêt d'autres types sur les voies principales directes et de réception.

## VI. — PROTECTION DES CISAILLEMENTS.

ART. 86. — 1. — Un mouvement de train, qui pourrait cisailer ou engager un itinéraire à parcourir par un train ou une manœuvre, est autorisé s'il peut être retenu devant le point dangereux par un signal fixe.

2. Un mouvement de manœuvre qui pourrait cisailer ou engager un itinéraire à parcourir par un train, est autorisé à la double condition :

- a) qu'il puisse être retenu devant le point dangereux par un signal fixe;
- b) qu'il se fasse locomotive en avant.

Cette deuxième condition n'est pas applicable à la mise à quai des rames à voyageurs dont la conduite générale est reliée à la locomotive.

3. Sont considérés comme signaux fixes pour la limitation et la protection des mouvements précités :

- a) les signaux mobiles placés en lieu et place des signaux d'arrêt à fleur de sol, dans les faisceaux marchandises dont la sortie est commandée par un signal unique;

b) les signaux mobiles placés pour assurer la protection des gares en cas de :

- circulation à voie unique sur une ligne à double voie;
- circulation d'un train effectuant des opérations entre deux gares;
- circulation sur une voie hors service.

4. Par temps de brouillard ou de chute de neige, toute manœuvre s'effectuant en aval d'un signal d'arrêt de gare et qui n'est pas signalisée par signaux fixes et enclenchée par pédale de fin d'itinéraire doit être protégée par une section tampon contre l'arrivée d'un train ne s'arrêtant pas normalement dans cette gare.

La section tampon ne doit pas être prévue en cas de desserte des cours à marchandises ou de raccordements, lorsque la partie du train restant en voie principale, ou le garage par rebroussement, est protégé par un signal à commande manuelle fermé, ou par un signal automatique intermittent avec œilleton éteint.

## **VII. — PROTECTION DU PERSONNEL.**

### **Prescriptions générales.**

ART. 87. — Le livret de sécurité pour le personnel des gares contient les recommandations et les prescriptions essentielles que le personnel doit observer pour garantir sa propre sécurité et celle des tiers.

ART. 88. — A partir du moment où un train formé est mis à la disposition du personnel de visite, il est interdit de lancer des wagons sur la voie où il se trouve sans avoir, au préalable, protégé le train au moyen d'un bloc d'arrêt. Celui-ci doit être placé à une distance suffisante pour éviter tout contact entre un wagon lancé et le train. Cette distance de protection ne peut jamais être inférieure à 30 mètres.

La consigne locale du service des manœuvres prévoit les modalités d'application de cette mesure.

---

**Personnel manœuvre.**

---

ART. 89. — La consigne locale des manœuvres prescrit les dispositions à prendre pour assurer la sécurité du personnel chargé de procéder à l'accrochement et au démailage des rames.

---

**Personnel appelé à effectuer un travail quelconque à un véhicule : réparation, transbordement, arrimage, etc.**

---

ART. 90. — Tout travail à un véhicule : répartition, transbordement, arrimage, etc. de nature à compromettre la sécurité de l'agent qui l'effectue, doit en principe se faire sur une **voie spécialement affectée à cet usage** et pourvue de moyens de protection efficaces tels que griffes, cadenas ou blocs dérailleurs.

ART. 91. — Lorsque le travail s'effectue sur une voie **qui n'est pas spécialement affectée à cet usage**, l'agent qui en est chargé ou qui en a la direction demande l'autorisation au chef de gare au moyen du carnet de sécurité (E.S. 427).

Il place des signaux mobiles d'arrêt à 10 m de part et d'autre de la rame ou du véhicule et en réalise l'immobilisation.

Le chef de gare accorde son autorisation après avoir réalisé la protection de la voie sur laquelle se trouve la rame ou le véhicule. Dès que le travail est terminé, les signaux mobiles d'arrêt sont enlevés **par l'agent qui les a placés**. Ce dernier avise le chef de gare au moyen du carnet de sécurité.

Les agents chargés de la visite des trains se conforment aux mêmes dispositions s'ils sont appelés à engager leur sécurité au cours de leur travail.

---

**Personnel ambulant des postes, des wagons-lits et des wagons-restaurants.**

---

ART. 92. — Les agents occupant une voiture postale, un wagon-lits ou un wagon-restaurant signalent leur présence :

- le jour, en arborant un drapeau jaune;
- la nuit, en éclairant le véhicule.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules intercalés dans un train.

Avant de manœuvrer une voiture-postale, un wagon-lits ou un wagon-restaurant portant le drapeau jaune ou éclairé la nuit, l'agent responsable informe les occupants en frappant trois coups sur la paroi du véhicule.

Le manœuvre ne peut commander le mouvement qu'après avoir reçu l'assurance que son avertissement a été compris.

---

**Personnel occupant un véhicule (wagon-dortoir, atelier, magasin, etc.) en dépôt dans une gare.**

---

**1<sup>er</sup> cas. — La voie peut être réservée exclusivement au dépôt du véhicule.**

ART. 93. — Le chef de gare prend les mesures nécessaires pour interdire l'accès de la voie (aiguillages griffés ou cadennassés, blocs dérailleurs).

**2<sup>e</sup> cas. — La voie ne peut être affectée exclusivement au dépôt du véhicule.**

ART. 94. — Avant d'autoriser le dépôt du véhicule sur la voie, le chef de gare prescrit les mesures de sécurité à prendre par le personnel (agents surveillant et agents exécutant les manœuvres, signaleurs).

Le personnel occupant le véhicule :

- serre le frein à vis de ce dernier ou l'immobilise au moyen de blocs d'arrêt. En outre, il place, en permanence, à 10 m de part et d'autre du véhicule :
  - a) un signal mobile d'arrêt;
  - b) deux traverses en croix dans la voie.

ART. 95. — En cas de séjour prolongé, il est recommandé de rechercher la possibilité d'isoler le véhicule sur un tronçon de voie posé provisoirement et qui sera coupé de la voie d'amenée dès que le véhicule est en place.

### VIII. — CONSIGNE LOCALE.

ART. 96. — Dans toutes les gares, une consigne locale règle l'exécution des manœuvres et l'utilisation des blocs d'arrêt.

**Cette consigne doit reprendre les particularités locales à exclusion de toute disposition générale reprise au présent fascicule.**

#### Plan d'élaboration de la consigne.

##### A. Exécution des manœuvres :

1. Catégorie de manœuvres autorisées;
2. Freinage et immobilisation des rames;
3. Signaux de débranchement;
4. Liaison par radio;
5. Particularités relatives à l'intervention du personnel dans les manœuvres;
6. Mesures spéciales de sécurité.

##### B. Usage des blocs d'arrêt :

1. Types de blocs d'arrêt à utiliser;
2. Répartition;
3. Utilisation.
4. Agent responsable de leur enlèvement.

##### C. Dérogations autorisées par IPX.