

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —  
LIVRE 123.**

N.B. Ce tableau remplace tout tableau antérieur. Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Remarques
14	10 E/1973	123.10	Fascicule renouvelé	
15	19 E/1973	123.11	Fascicule renouvelé	
19	1 E/1964	123.30	Fascicule renouvelé	
23	11 E/1966	123.23	Fascicule renouvelé	
25	22 E/1967	123.23	Page 27 modifiée (art. 54 - 55) Pages 40/41 modifiées (art. 76)	
37	5 E/1973	123.21	Fascicule renouvelé	
38	31 E/1973	123.23	Pages 25/26, 29/30, 45 remplacées, Annexe I remplacée	
39	4 E/1974	123.22	Fascicule renouvelé	
41	16 E/1974	123.22	Page 3 remplacée par les pages 3/4	
44	20 E/1975	123.23	Page de garde (sommaire) remplacée Pages 1/2, 8.1/8.2, 17/18 remplacées Pages 9 à 12 remplacées par les pages 9 à 12.1 Page 29, intitulé du Titre IV remplacé Page 33, intitulé du Titre V remplacé Page 43, intitulé du Titre VII remplacé Nouvelles pages 32.1 à 32.5 intercalées (Titre IVbis nouveau) Nouvelles pages 47 à 49 ajoutées (Titre VII nouveau)	
46	19 E/1976	123.32	Fascicule renouvelé	
47	20 E/1977	123.32	Nouvelle page 8 ajoutée Pages 17 à 21, 23 à 30, 37/38, 51 à 59, 67/68 remplacées	

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR AU R.G.E. —  
LIVRE 123 (suite).**

N° du supplément	N° et année de l'avis	Fascicule modifié	Objet du supplément	Remarques
48	4 E/1978	123.30	Pages 1/2 remplacées par les pages 1/2, 2.1 Pages 9 à 13 remplacées Annexes I, II, III remplacées	
50	12 E/1979	123.20	Fascicule renouvelé	
52	4 E/1980	123.33	Fascicule renouvelé	
53	5 E/1980	123.24	Fascicule renouvelé	
54	8 E/1981	123.32	Pages 7 à 8.1 remplacées par les pages 7 à 8.4 Annexe remplacée	
55	4 E/1982	123.33	Pages 1/2, 5 à 8, 13/14 remplacées	
56	10 E/1982	123.31	Fascicule renouvelé	
57	11 E/1982	123.25	Fascicule renouvelé	
58	16 E/1982	123.32	Pages 3/4 7/8, 11/12, 17/18, 31 à 34, 43 à 46, 65/66 et 69/70 remplacées. Pages 8.3/8.4 remplacées par les pages 8.3 à 8.5.	

**123.10 LIGNES A VOIE UNIQUE. (1).**  
**PRESCRIPTIONS GENERALES D'EXPLOITATION.**

**PRELIMINAIRES.**

La transmission et la retransmission aux gares, ateliers, CTMV, signaleurs et gardes-barrières des annonces et télégrammes relatifs à la circulation des trains s'effectuent dans les conditions et sous la forme prévues au RGE, fasc. 123.30.

**TERMINOLOGIE.**

**1. Gare tête de ligne à voie unique.**

- a) Chaque gare d'extrémité d'une ligne à voie unique;
- b) en principe, la première gare sur le tronçon commun, lorsqu'une ligne à voie unique se soude, en pleine voie, à une autre ligne.

Les gares têtes des lignes à voie unique sont reprises à la liste 60 du Tome III du L.S.T.

**2. Gare de croisement.**

- a) Chaque gare tête de ligne à voie unique;
- b) toute gare intermédiaire ou dépendance assimilée à une gare dont les installations permettent à des trains circulant en sens opposé de s'y trouver simultanément et dont le personnel en service est qualifié pour effectuer le croisement des trains (2).

---

(1) Les dispositions du présent règlement ne sont pas applicables :

- a) aux lignes à exploitation simplifiée (liste 29A du L.S.T., Tome III) qui sont régies par la consigne 13/5 établie par l'IPX, compte tenu des moyens d'exploitation maintenus en vigueur.
- b) aux lignes industrielles (liste 29B du L.S.T., Tome III) dont la desserte est régie par une annexe à la consigne 11/1 établie par la gare intéressée et approuvée par l'IPX.

(2) Lorsque toutes les conditions de sécurité relatives à la circulation des trains sont assurées au moyen d'un appareillage approprié, la Direction E 11-12 peut autoriser à considérer comme gare de croisement une gare intermédiaire dépourvue de personnel de surveillance E. Elle détermine, dans ce cas, le chef de gare (ou le chef de ligne éventuellement) qui doit assumer les obligations qui incomberaient normalement au chef de cette gare de croisement.

# **123.10**

Page 2.

## **3. Train en croisement.**

Tout train dont le départ d'une gare de croisement est subordonné à l'arrivée dans cette gare d'un ou de plusieurs trains circulant en sens opposé.

## **4. Train en garage.**

Tout train reçu dans une gare ou une installation intermédiaire, sur une voie autre que la voie principale, pour effectuer des opérations et/ou éviter d'autres trains.

## TITRE I.

**ORDRE DE SUCCESSION, ESPACEMENT, GARAGE  
ET CROISEMENT DES TRAINS.****A. Ordre de succession des trains.**

ART. 1. — Les trains circulent normalement dans l'ordre prévu aux documents horaires.

**B. Espacement des trains.**

ART. 2. — L'espacement des trains est normalement assuré par le block-system absolu par téléphone ou par appareils enclenchés.

**C. Garage des trains.**

ART. 3. — Le garage d'un train n'est autorisé que pendant les heures de présence d'un chef de gare.

Les trains peuvent être garés dans les gares dont le nom est imprimé en caractères gras dans les documents-horaires, ainsi que dans les gares et dépendances disposant d'installations suffisantes et reprises à la liste 58 du L.S.T., Tome III.

Les autres gares et dépendances ne disposent pas d'installations permettant le garage des trains. On peut toutefois y garer une locomotive seule, une draine ou un lorry pendant les heures de présence du chef de gare et sous sa surveillance.

En dehors des cas prévus aux documents-horaires, un train ne peut être garé sans nécessité de service impérieuse.

Le garage d'un train peut être effectué directement ou par rebroussement.

Un garage par rebroussement est assimilé à une manœuvre en voie principale.

Le garage des trains s'effectue suivant les prescriptions du RGS, fascicule II, titre III ou V.

ART. 4. — Les garages prévus par l'horaire sont effectués d'office.

Sur les lignes dispatchisées, le garage imprévu d'un train, la suppression d'un garage prévu et le transfert d'un garage prévu dans une autre gare, ne peuvent être effectués que sur ordre ou avec l'accord du dispatcher.

Sur une ligne qui n'est pas dispatchisée, le transfert d'un garage prévu ne peut s'effectuer qu'après accord entre les chefs de gare intéressés.

Ni le chef de train, ni le conducteur d'un train n'ont à apprécier l'opportunité d'un garage exceptionnel ou de la suppression d'un garage prévu. Toutefois, ces agents sont préalablement avisés, lorsque la chose est possible, de toute suppression ou modification d'un point de garage.

ART. 5. — Lorsque le conducteur d'un train de marchandises constate à l'approche d'une gare dans laquelle il doit se garer que les signaux autorisent le passage direct, il continue sa marche. ~~Si le train est allégé, le conducteur donne un coup bref de klaxon et ne reprend la vitesse normale qu'après avoir entendu le conducteur de la locomotive d'allège répéter le signal acoustique.~~

N7.  
7/12

## D. Croisement des trains.

ART. 6. — En principe, un train en croisement doit faire arrêt à la gare de croisement. Toutefois, le passage sans arrêt d'un train en croisement peut être prévu par l'horaire lorsque la gare de croisement est équipée de signaux fixes d'entrée et de départ.

Les horaires des trains en croisement doivent prévoir, à la gare de croisement, un intervalle minimum de 3 minutes :

- entre les heures d'arrivée en gare de deux trains en croisement faisant arrêt **si la gare n'est pas équipée de signaux fixes de départ;**
- entre l'heure d'arrivée du dernier train à croiser faisant arrêt et l'heure de passage d'un train direct en croisement.

ART. 7. — A chaque renouvellement des documents-horaires, les chefs des gares de croisement dressent, **pour chaque ligne**, un tableau (annexe I) déterminant les trains en croisement dans leur gare.

Ce document, mis à jour à chaque modification dans le service des trains, doit être vérifié régulièrement par l'IPX.

ART. 8. — **Le déblocage peut être accordé simultanément** aux postes situés de part et d'autre d'une gare de croisement si celle-ci est équipée de signaux fixes d'entrée.

Par dérogation au RGS, fasc. II, titre III, l'IPX peut autoriser une gare de croisement, non équipée de signaux fixes d'entrée, à accorder simultanément le déblocage aux postes de block situés de part et d'autre lorsque les installations locales et la nature des circulations donnent les garanties de sécurité nécessaires.

ART. 9. — **L'entrée simultanée** en gare de deux trains en croisement est autorisée à la double condition :

- 1° que la gare soit équipée de signaux fixes de départ implantés à 50 mètres au moins du premier point dangereux et de signaux fixes d'entrée;
- 2° que les deux trains aient un arrêt prévu aux documents-horaires.

**Remarque :** Si le signal de départ est commun aux deux voies ou est situé à moins de 50 mètres du premier point dangereux :

- a) un signal mobile d'arrêt doit protéger le premier point dangereux à une distance de 50 mètres au moins;
- b) la réception du train doit s'effectuer à la faveur du signal de manœuvre.

---

### **Manœuvre des signaux de départ dans une gare de croisement.**

---

ART. 10. — En cas de croisement de trains, tout signal mobile d'arrêt de block doit être appuyé par un pétard.

## 123.10

Page 6.

ART. 11. — Lorsque le chef de gare est chargé de la desserte de l'appareil central, il manœuvre personnellement les signaux de départ.

ART. 12. — Lorsque le chef de gare n'est pas chargé de la desserte de l'appareil central, l'ouverture des signaux de départ est subordonnée à son autorisation.

Cette autorisation est donné conformément aux prescriptions du RGS, fasc. II, titre III.

ART. 13. — Avant d'autoriser le départ d'un train, le chef de gare s'assure que :

- 1° tous les trains circulant en sens opposé et devant parvenir avant le départ du train à expédier sont arrivés;
- 2° l'itinéraire de départ est dégagé.



## TITRE II.

**TRAINS EN RETARD.**

ART. 14. — Lorsque l'ordre de circulation des trains doit être modifié, les chefs de gare s'entendent pour déterminer judicieusement les nouveaux points de garage ou de croisement.

Sur une ligne dispatchisée, cette décision appartient au dispatcher.

---

**Annnonce du retard.**

---

ART. 15. — Les retards de moins de 5 minutes aux trains de voyageurs et de moins de 10 minutes aux trains de marchandises ne sont pas annoncés.

Toutefois, lorsque les nécessités du service l'exigent, les IPX déterminent les trains pour lesquels un retard inférieur à ces normes doit être annoncé.

ART. 16. — Dès qu'un chef de gare a la certitude qu'un train sera expédié après l'heure obligée, il calcule l'importance du retard et en fait l'annonce par TCO jusqu'à la gare de croisement suivante.

Le chef d'une gare de croisement qui reçoit une annonce de retard suppose le retard du train au départ de sa gare et en fait l'annonce par TCO jusqu'à la gare de croisement suivante.

Lorsqu'un retard atteint 15 minutes à un train de voyageurs, l'annonce en est transmise directement à la première gare de coïncidence. Le chef d'une telle gare qui reçoit cette annonce, suppose le retard du train au départ de sa gare et, si ce retard n'est pas ramené en-dessous de 15 minutes, il l'annonce directement à la gare de coïncidence suivante.

L'annonce d'un retard se fait dans la forme :  
« 5000 rt 10 » ou « 5000 rtp 15 » ou « 5000 rti » selon qu'il s'agit d'un retard réel (rt), d'un retard probable (rtp) ou d'un retard indéterminé (rti).

Si un train n'occupe plus sa place dans l'ordre de succession, l'annonce du retard est complétée par la position nouvelle que prendra ou a prise le train dans l'ensemble des circulations.

Exemples :

- « 5000 rt 10 suit 5804 »
- « 5000 rtp 15 suivra 5804 »
- « 68920 rtp 50 dépassé ».

ART.17. — Lorsque le tronçon compris entre deux gares de croisement comporte plus d'une section de block, toute annonce de retard est également transmise **par TCO de block à block** entre ces deux gares.

ART. 18. — Le retard réel ne fait pas l'objet d'une nouvelle annonce lorsque la position du train dans l'ordre de succession n'est pas modifiée et lorsque l'écart entre le retard réel et le retard préalablement annoncé est inférieur à 5 minutes. (1)

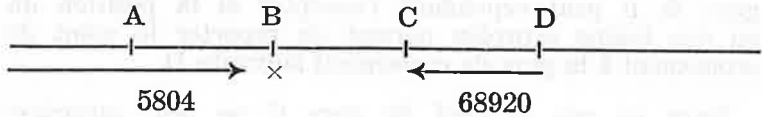
## Modification d'un point de croisement.

ART. 19. — L'expédition d'un train T d'une gare de croisement est subordonnée à l'arrivée de tous les trains circulant en sens opposé et devant parvenir à cette gare avant le départ du train T.

**Si tous les trains ne sont pas arrivés** et pour autant que la circulation hors tour du train T présente un avantage pour le service, le chef de gare où le croisement était prévu se met d'accord avec son collègue de la première gare de croisement voisine en vue d'y reporter le croisement du train T avec le ou les trains attardés.

**Avant d'expédier hors tour le train T**, le chef de la gare où le croisement était prévu doit solliciter et obtenir l'autorisation du chef de la gare où le croisement est reporté, par télégrammes inscrits, de part et d'autre, au registre E 934. Ces communications sont complétées par l'indication de l'heure collationnée et du nom du correspondant.

(1) Remarque importante : Les gares se montreront particulièrement attentive à la marche des trains de marchandises en retard susceptibles de circuler d'office à la vitesse maximale possible du train ( $N + 10$  ou  $+ 20$ ) jusqu'au moment où ils peuvent à nouveau suivre l'horaire prévu (RGE 122.32).



A, B, C, D : gares de croisement.

5804 et 68920 : trains en croisement en gare de B en service normal.

Le 68920 est en retard et le dernier train ayant circulé de C vers B est 6545.

Les chefs de gare B et C se sont mis d'accord pour reporter à C le croisement du 5804 avec le 68920.

**Avant d'expédier** hors tour le 5804 les chefs des gares B et C échangent les télégrammes ci-après :

- de B à C : « Dernier train reçu de ..... (C) est 6545. Puis-je expédier 5804 ? »
- de C à B : « Dernier train expédié vers ..... (B) est 6545. Pouvez expédier 5804 ».

ART. 20. — Lorsqu'il est nécessaire de modifier le point de croisement pour une série de trains se suivant à court intervalle, l'autorisation d'expédition peut être sollicitée et donnée pour plusieurs trains. Dans ce cas, les télégrammes sont rédigés comme suit :

- de B à C : « Dernier train reçu de ..... (C) est 6545. Puis-je expédier successivement 5804, 5000 et 6452 ? »
- de C à B : « Dernier train expédié vers ..... (B) est 6545. Pouvez expédier successivement 5804, 5000 et 6452 ».

ART. 21. — Le chef de la gare où le croisement a été reporté peut, à son tour, proposer de le reporter à la gare de croisement suivante et ainsi de suite, selon la position du ou des trains attardés.

## 123.10

Page 10.

ART. 22. — Si un chef de gare C n'est pas en mesure d'effectuer le croisement proposé par une autre gare B, il peut cependant l'accepter si la position du ou des trains attardés permet de reporter le point de croisement à la gare de croisement suivante D.

Dans ce cas, le chef de gare C ne peut autoriser l'expédition du train de la gare B qu'après s'être mis d'accord avec le chef de la gare D et avoir échangé avec ce dernier les télégrammes prévus par les articles 19 ou 20 selon le cas.

ART. 23. — Si, pour une cause majeure, un croisement qui a été reporté d'une gare B dans une autre gare C doit être maintenu à la gare B, c'est le chef de la gare où le croisement était prévu en dernier lieu C qui propose au chef de la gare B le nouveau changement du point de croisement.

BULLETIN DE LA DIRECTION E. n° 1 DU 5 JANVIER 1977.

PARTIE B.

Distribution : Liste-type n° 2 E.

2/77. R.G.E. 123.10.

(Direction E., Bureau 11.12 (tf. 3198), n° 131/123.10 du 28.12.76).

Il y a lieu d'apporter les modifications suivantes à l'art. 24.1 (insertion n° 120/76 au Bulletin de la Direction E n° 19 du 12.5.76) du R.G.E. 123.10 :

1°) Remplacer le premier alinéa par les suivants.

Art.24.1. - Lorsque, en application du R.G.E. 122.32, un train de marchandises doit circuler avec un horaire accéléré ou retardé, il est établi un nouvel horaire.

Ce nouvel horaire doit :

- être rédigé sur une fiche ayant au moins le format A 5;
- comporter les heures de départ, d'arrivée, de passage aux points repris dans les documents-horaires;
- être dans la forme prescrite par le R.G.E. 122.10;
- être remis au conducteur par la gare à partir de laquelle cette mesure prend cours.

2°) Remplacer, à la fin du troisième alinéa "122.30" par "123.30".

+  
+ +

Ces modifications seront portées à la main en attendant la parution d'un prochain supplément.

**TITRE III.****EXPEDITION D'UN TRAIN AVANT L'HEURE.**

ART. 24. — L'expédition avant l'heure d'un train de marchandises ne peut avoir pour conséquence d'entraver la marche d'un autre train. Elle se règle entre gares de croisement successives avec l'accord des gares intermédiaires où le train doit opérer.

L'accord du dispatcher est exigé sur les lignes dispatchées.

Avant d'expédier un train de marchandises avant l'heure, le chef de gare doit solliciter et obtenir l'autorisation du chef de la gare de croisement voisine. Les télégrammes à échanger sont ceux prévus à l'article 19.

Les signaleurs et les gardes-barrières sont avisés de la modification d'horaire conformément aux dispositions du RGE 123.30 dès que l'avance du train atteint 10 minutes.

123.10

Page 12.

TITRE III bis.

CIRCULATION DES TRAINS AVEC UN HORAIRE ACCELERE OU RETARDE.

Art. 24.1.- Lorsque, en application du RGE 122.32, un train de marchandises doit circuler avec un horaire accéléré ou retardé, il est établi un nouvel horaire, indiqué au verso de la copie du bordereau de train mécanisé ou de la fiche HKM E 287 et remis au conducteur par la gare à partir de laquelle cette mesure prend cours.

Le nouvel horaire est préalablement annoncé à toutes les gares du parcours conformément aux dispositions prévues au RGE 123.30 pour les télégrammes relatifs à la circulation des trains émis par une gare.

Les signaleurs et les gardes-barrières en sont avisés conformément aux dispositions du RGE 122.30.

\*

\*

\*

Ces modifications seront portées à la main en attendant la parution d'un prochain supplément au fascicule 123.10 du RGE.

Mise en application : le 30.5.76.

## TITRE IV.

## MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN FACULTATIF.

ART. 25. — La mise en marche d'un train facultatif est annoncée par TCO à toutes les gares du parcours par le chef de la gare d'origine du train.

Le chef de chaque gare de croisement accuse réception immédiatement au chef de la gare de croisement précédente.

**Exemple :** Annonce de la mise en marche du train facultatif n° 58601 entre la gare F et la gare N.



F, G, H, J, K, L, N sont des gares de croisement.

— TCO N de F n° ..... : « 58601 roule » ou « 58601 roule demain ..... (date) ».

La gare de croisement G accuse réception à la gare de croisement précédente F, dans la forme :

— de G à F : Reçu avis n° ..... de la mise en marche du 58601 du ..... (date) ».

De même, la gare H accuse réception à la gare G, la gare J à la gare H, et ainsi de suite.

ART. 26. — Lorsque l'itinéraire d'un train facultatif comporte des tronçons à double voie et des tronçons à voie unique, la mise en marche du train est annoncée par le chef de gare d'origine du train :

— par télégramme-circulaire DCL aux gares des tronçons à double voie;

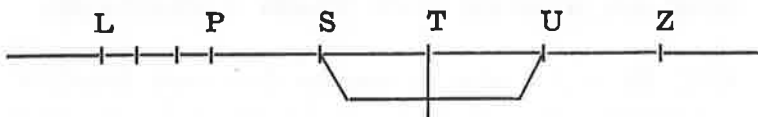
— par télégramme circulaire TCO aux gares des tronçons à voie unique.



# 123.10

Page 14.

**Exemple :** Annonce de la mise en marche du train facultatif n° 62301 entre la gare P et la gare Z.



L - S : ligne à voie unique;  
S - U : ligne à double voie;  
U - Z : ligne à voie unique;

— TCO S, DCL de S à U, TCO de U à Z, de P n° ..... :  
« 62301 roule » ou « 62301 roule demain ..... (date) ».

ART. 27. — Chaque gare de croisement ne peut expédier un train facultatif qu'après avoir reçu l'accusé de réception prévu à l'article 25.

ART. 28. — Un train facultatif ne peut ouvrir le service sur une ligne à voie unique que si sa mise en marche a été annoncée la veille avant la clôture du service.

## TITRE V.

**MISE EN MARCHE D'UN TRAIN EXTRAORDINAIRE.****A. TRAIN EXTRAORDINAIRE MIS EN MARCHE PAR LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION OU PAR UN IPX.**

ART. 29. — L'annonce de la mise en marche est faite par bulletin ou télégramme-circulaire DCL mentionnant l'horaire complet du train.

Le chef de chaque gare autonome accuse réception à son IPX par écrit ou, en cas d'urgence, par télégramme.

L'accusé de réception rappelle les croisements intéressant le train extraordinaire et qui sont prévus dans sa gare ou dans une gare non autonome dont il a la gestion.

Cette indication est donnée séparément pour chaque point de croisement.

Le chef d'une gare autonome est responsable des informations à faire aux organes subordonnés dont il a la gestion.

ART. 30. — Si le train extraordinaire circule en dehors des heures d'ouverture de la ligne, les chefs des gares autonomes prennent les mesures nécessaires pour assurer le passage du train.

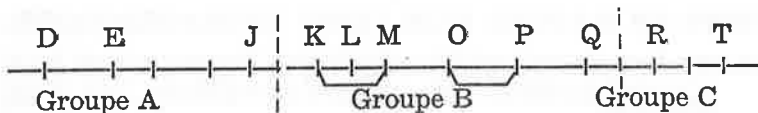
ART. 31. — L'expédition du train extraordinaire sur une ligne à voie unique est subordonnée à l'autorisation de l'IPX.

Dès qu'il a reçu tous les accusés de réception, l'IPX donne l'autorisation d'expédier le train :

- à la gare de formation si celle-ci se trouve sur la ligne à voie unique;
- à chaque gare où le train, quittant une ligne à double voie, doit s'engager sur une ligne à voie unique.

Si le train extraordinaire effectue un parcours chevauchant plusieurs groupes, l'IPX dont dépend la gare devant recevoir l'autorisation d'expédier le train, est avisé par ses collègues IPX qu'ils ont reçu, pour les parcours intéressés, les accusés de réception des gares autonomes de leur groupe.

**Exemple : Train 83407 de E à T**



- 1° L'IPX du groupe A donne l'autorisation d'expédier le train à la gare E après avoir reçu les accusés de réception des gares autonomes du tronçon E - J et après avoir reçu l'avis de l'IPX du groupe B que ce dernier a reçu l'accusé de réception de la gare autonome K;
- 2° L'IPX du groupe B donne l'autorisation d'expédier le train :
  - à la gare M après avoir reçu les accusés de réception des gares autonomes du tronçon M - O;
  - à la gare P après avoir reçu les accusés de réception des gares autonomes P et Q et après avoir reçu l'avis de l'IPX du groupe C que ce dernier a reçu l'accusé de réception des gares autonomes du tronçon R - T.

## B. TRAIN EXTRAORDINAIRE MIS EN MARCHÉ PAR UNE GARE DE CROISEMENT.

ART. 32. — Le chef de la gare où le train extraordinaire est formé annonce la mise en marche sur la ligne à voie unique par télégramme-circulaire TCO.

**Exemple :** annonce de la mise en marche du train extraordinaire 89922 de F à N.

**TCO N F n° .....** : « 89922 sans horaire prévu de (F) à (N) partira vers ..... heure ».

ART. 33. — Si le train extraordinaire venant d'une ligne à voie unique s'engage sur une ligne à double voie, la gare de croisement où le train quitte la voie unique se conforme à la réglementation des lignes à double voie pour annoncer le train au-delà.

ART. 34. — La gare de croisement où un train extraordinaire mis en marche par une gare située sur une ligne à double voie s'engage sur une ligne à voie unique est considérée comme gare de formation du train quant à l'annonce à faire aux gares de la ligne à voie unique.

ART. 35. — Un train extraordinaire mis en marche par une gare ne peut pas circuler sur une ligne à voie unique en dehors des heures d'ouverture de cette ligne.

ART. 36. — Le train extraordinaire doit faire arrêt dans toutes les gares de croisement.

Le chef de chaque gare de croisement établit l'horaire jusqu'à la gare de croisement suivante.

S'il s'agit d'un **train de voyageurs**, le chef de gare remet au chef de train deux copies de cet horaire; une des copies est destinée au conducteur.

S'il s'agit d'un **train de marchandises**, le chef de gare indique l'horaire au rapport du conducteur.

ART. 37. — Le chef de la gare d'origine s'assure que le conducteur connaît la ligne et qu'il est en possession ~~des bandelettes relatives~~ aux ACA, ART, AD ou ACPA en vigueur sur l'itinéraire.

Si le conducteur connaît la ligne mais n'est pas en possession des bandelettes nécessaires, le chef de la gare d'origine lui remet, contre décharge, un télégramme reprenant les ACA, ART et AD ou un ordre S 503 (OCPA) en vigueur sur l'itinéraire à suivre. Les renseignements nécessaires sont demandés au centre régional de dispatching.

Si le conducteur ne connaît pas la ligne, le chef de gare réquisitionne un pilote. Ce dernier est nanti, par son atelier de traction, ~~des bandelettes réglementaires.~~  
*de la fiche réglementaire*

ART. 38. — Le départ du train extraordinaire de chaque gare de croisement est subordonné à l'autorisation du chef de la gare de croisement suivante.

Il y a lieu de remplacer le texte des 3° et 4° alinéas de l'art. 36 du R.G.E. 123.10 par le suivant :

Pour un train extraordinaire de voyageurs, le chef de gare remet au chef de train deux copies de l'horaire; l'une d'entre elles est destinée au conducteur.

Pour un train extraordinaire de marchandises, le chef de gare remet un exemplaire de l'horaire au conducteur.

Dans les deux cas, l'horaire doit :

- être rédigé sur une fiche ayant au moins le format A 5;
- comporter les heures de départ, d'arrivée, de passage aux points repris dans les documents-horaires;
- être établi dans la forme prescrite par le R.G.E. 122.10.

A cette fin, les chefs de gare intéressés échangent les télégrammes suivants :

**de F à G :** « Dernier train reçu de (G) est 5804. Puis-je expédier 89922 ? »

**de G à F :** « Dernier train expédié vers (F) est 5804. Pouvez expédier 89922 ».

## C. CIRCULATION, SANS HORAIRE PREVU, D'UN ENGIN-MOTEUR SEUL (1), D'UN TRAIN DE SECOURS OU D'UN LORRY.

ART. 39. — La circulation de ces éléments est assimilée à celle d'un train extraordinaire mis en marche par une gare (art. 32 à 38).

Afin de permettre l'identification du mouvement, le texte des télégrammes prévus, à l'art. 38 est complété par l'indication du numéro du télégramme-circulaire TCO ayant annoncé la circulation.

**Exemple : de F à G :** « Dernier train reçu de (G) est 5804. Puis-je expédier locomotive sans horaire prévu TCO n° ..... ? »

ART. 40. — Une locomotive sans horaire prévu ou une locomotive de secours doit être ajoutée à un train si cette mesure n'est pas de nature à en retarder l'acheminement.

---

(1) Sont considérés comme engins-moteurs seuls : une locomotive (ou des locomotives accouplées avec moteurs en marche), les automotrices, autorails, rames réversibles, tracteurs et draines circulant à vide.

## TITRE VI.

**SUPPRESSION D'UN TRAIN REGULIER, D'UN  
TRAIN FACULTATIF OU EXTRAORDINAIRE DONT  
LA MISE EN MARCHÉ A ÉTÉ ANNONCÉE.**

**A. SUPPRESSION DÉCIDENTE PAR LA DIRECTION  
DE L'EXPLOITATION OU PAR UN IPX.**

ART. 41. — La suppression est annoncée par bulletin ou par télégramme-circulaire DCL adressé aux gares et ateliers de traction intéressés.

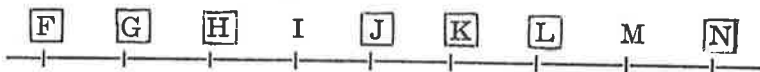
Les chefs des gares autonomes accusent réception à leur IPX et informent les organes subordonnés dont ils ont la gestion.

**B. SUPPRESSION DÉCIDENTE PAR UNE GARE DE  
CROISEMENT.**

ART. 42. — Le chef de la gare qui supprime le train en informe les gares du parcours par télégramme-circulaire TCO avec copie adressée aux ateliers de traction intéressés.

Le chef de chaque gare de croisement accuse réception immédiatement au chef de la gare de croisement précédente.

**Exemple :** annonce de la suppression du train 59931 entre la gare F et la gare N.



F, G, H, J, K, L, N sont des gares de croisement.

**TCO N de F n° ..... : « 59931 supprimé ».**

La gare de croisement G accuse réception à la gare de croisement précédente F dans la forme :

de G à F : « Reçu avis n° ..... de la suppression du 59931 ».

De même, la gare H accuse réception à la gare G, la gare J à la gare H et ainsi de suite.

## 123.10

Page 20.

ART. 43. — En cas de suppression d'un train dans une gare, qui n'est pas gare de croisement, le chef de la gare où le train est supprimé en informe le chef de la première gare de croisement située en amont par rapport au sens de la marche du train supprimé. Ce dernier chef de gare annonce la suppression comme prévu ci-dessus.

ART. 44. — Lorsque le parcours du train comporte des tronçons à double voie et des tronçons à voie unique, le chef de gare qui supprime le train en informe :

- par télégramme-circulaire DCL : les gares des tronçons à double voie;
- par télégramme-circulaire TCO : les gares des tronçons à voie unique.

ART. 45. — Le chef de gare qui supprime un train de marchandises limite à la première gare relais de la locomotive, le télégramme-circulaire annonçant la suppression.

Le chef de chaque gare de relais examine si le train sera supprimé au-delà et, dans l'affirmative, annonce la suppression jusqu'à la prochain gare de relais ou jusqu'à destination.



## TITRE VII.

## DETOURNEMENT D'UN TRAIN.

ART 46. — Le détournement d'un train par une ligne ou section de ligne où le service est clôturé est subordonné à la remise en service de la ligne. Il est fait application des dispositions relatives à la circulation d'éléments de secours sur une ligne ou section de ligne de l'espèce (RGE 123. 32).

ART. 47. — Le détournement d'un train par une ligne à voie unique, prévu par bulletin ou par télégramme-circulaire de la Direction de l'Exploitation ou par un IPX, est assimilé à la mise en marche d'un train extraordinaire, par la Direction de l'Exploitation ou par un IPX, sur cette ligne (art. 29 à 31).

ART. 48. — Le détournement d'un train par une ligne à voie unique décidé par un chef de gare, est assimilé à la mise en marche d'un train extraordinaire par une gare de croisement, sur cette ligne (art. 32 à 38).

Le chef de gare qui détourne un train, avise le centre régional de dispatching qui informe les ateliers intéressés.

L'annonce de mise en marche doit mentionner le parcours, l'heure probable de départ, la charge et la remorque du train détourné.

**Exemple :** 69653 détourné de F à V via N avec parcours sur ligne à voie unique entre F et N et parcours sur ligne à double voie entre N et V.

**TCO N, DCL, de N à V, de F n° ..... :** « 69653 détourné sans horaire prévu de F à V via N partira vers ... (heure) - 40 hg, 80 essieux, 510 mètres, 910 tonnes, HL série ..... ATD Y ».

ART. 49. — Les gares du parcours qui devait être suivi normalement sont avisées du détournement :

- par télégramme-circulaire DCL : s'il s'agit d'une ligne à double voie;
- par télégramme-circulaire TCO : s'il s'agit d'une ligne à voie unique.

Dans ce dernier cas, le chef de chaque gare de croisement accuse réception à la gare de croisement précédente comme s'il s'agissait d'un train supprimé (article 42).

ART. 50. — Lorsqu'un train de marchandises, circulant normalement sans escorte, doit être détourné de son itinéraire normal et emprunter une ligne sur laquelle l'escorte est nécessaire, le bulletin ou le télégramme-circulaire doit prévoir la fourniture de l'agent d'escorte par un atelier de traction.

Lorsqu'un tel détournement doit être organisé accidentellement par une gare, il incombe au chef de cette gare de prendre toutes les mesures nécessaires, éventuellement à l'intervention du centre régional de dispatching, pour faire assurer l'escorte du train, soit par un atelier de traction, soit par un dépôt de chefs-gardes.

TITRE VIII.

CIRCULATION DES PARCOURS LOCAUX.

A. DISPOSITIONS GENERALES.

ART. 51. — Les dispositions du présent titre sont applicables :

- aux trains et parcours qui leur sont assimilés, n'effectuant pas le parcours complet entre deux gares de croisement voisines;
- à toute circulation d'engins quelconques mis sur rails et/ou hors rails entre deux gares de croisement voisines.

Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas :

- aux trains de voyageurs : ceux-ci doivent effectuer le parcours complet entre deux gares de croisement. Il ne peut être dérogé à cette règle que moyennant l'autorisation préalable de la Direction E, Bureau 11-12. Celui-ci fixera les conditions dans lesquelles ce parcours sera autorisé;
- aux éléments de secours se rendant d'une gare vers une section occupée par un train en détresse (RGE 123.32);
- aux circulations sur une voie hors service (RGS, fasc. IV, titre II).

La circulation des parcours locaux est réglée par une consigne locale établie, pour chaque gare et dépendance, par le chef de gare.

ART. 52. — Il est interdit de laisser circuler simultanément entre deux gares de croisement voisines, deux mouvements assujettis aux dispositions du présent titre.

ART. 53. — Immédiatement avant d'expédier un parcours local, le chef de gare informe ou fait informer des mouvements à effectuer la gare de croisement voisine et les gares intermédiaires éventuelles ainsi que les signaleurs intéressés.

Cette information est indépendante des télégrammes et annonces réglementaires à échanger. Elle précise la nature des mouvements, leur sens de circulation ainsi que le moment où ils seront effectués.

*N° 10  
pour quitter une  
installation intermédiaire,  
= signal ouvert au 5422 pour  
signal mobile d'arrêt qu'on  
implante devant le train après  
terminaison des opérations.  
(Normalement en G.M)*

Cette disposition n'est toutefois pas d'application pour les parcours réguliers figurant dans les documents-horaires.

ART. 54. — Indépendamment des dispositions prévues pour chaque cas dans la présente réglementation, les chefs de gare et les signaleurs se conforment aux règlements, consignes et instructions locales réglant la desserte des installations intermédiaires.

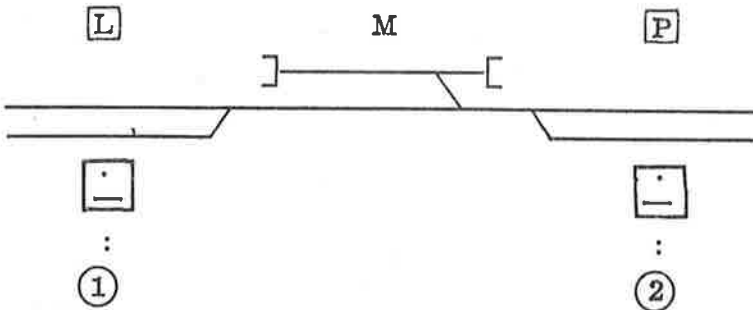
ART. 55. — En principe, tout mouvement n'effectuant pas le parcours complet entre deux gares de croisement voisines doit être escorté.

ART. 56. — Les dispositions à prendre pour l'application du block-system, la manœuvre des signaux, la protection des gares, la protection des mouvements, pour le franchissement des PN automatiques et gardés ainsi que pour le franchissement des autres points dangereux font l'objet :

- du RGS, fasc. II, titres III et V;
- du RGS, fasc. VI, titres II et III.

**B. MODALITES D'APPLICATION.**

1. Le mouvement ne doit pas être garé dans une installation intermédiaire pour permettre une autre circulation sur le tronçon.



- L et P : gares de croisement voisines;
- M : gare ou installation intermédiaire;
- X : dernier train ayant circulé de P vers L;
- Y : train partant de L pour desservir M et rentrant ensuite à L.

---

**Départ.**

---

ART. 57. — Le départ de la gare L est subordonné à l'autorisation du chef de la gare de croisement voisine P.

Après entente, le chef de gare P suspend toute expédition de trains vers L et assure la protection du mouvement et de sa gare.

L'autorisation d'expédier le train Y est sollicitée par L et accordée par P dès que ces mesures ont été prises.

De L à P : « Dernier train reçu de P est X. Puis-je expédier Y ? »

De P à L : « Dernier train expédié vers L est X. Pouvez-vous expédier Y ? »

A partir de ce moment, toute autre circulation sur le tronçon compris entre les deux gares de croisement voisines L et P est interdite jusqu'à la réception de l'avis annonçant la rentrée du train Y à L et la libération de la voie principale.

Immédiatement après l'expédition du train, le chef de gare L assure ou fait assurer :

- la protection du mouvement;
- la protection de sa gare.

---

**Rentrée à la gare de départ.**

---

ART. 58. — Le retour du train Y vers L s'effectue d'office.

ART. 59. — Le chef de la gare L :

- s'assure que :
    - le train Y est rentré au complet;
    - les aiguillages des installations où le train a éventuellement opéré sont immobilisés en position normale;
  - annonce la libération de la voie au chef de l'autre gare de croisement P par le télégramme suivant :
- de L à P : « Y rentré à L — Voie principale libre ».

## Remarques :

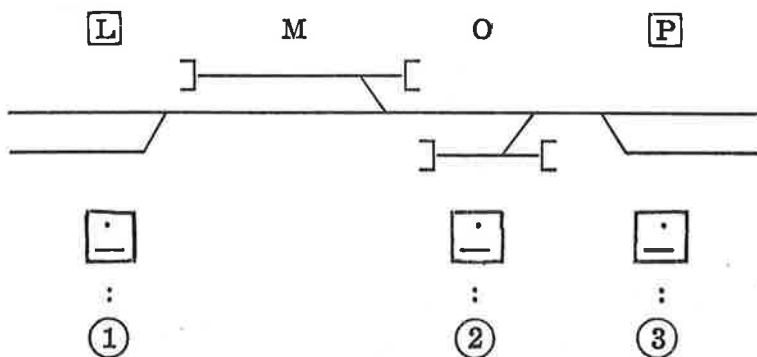
1° Si le tronçon L - P comporte un poste intermédiaire et que le point extrême du parcours se situe dans la 2<sup>e</sup> section de block, les dispositions à prendre par les gares L et P sont identiques à celles reprises ci-dessus.

La pénétration dans les sections de block s'effectue suivant les prescriptions du RGS, fascicule II, titre III ou V.

2° Lorsqu'il existe plus d'un poste de block intermédiaire entre les deux gares de croisement voisines, la consigne locale réglant la procédure à suivre pour desservir les installations intéressées, doit être approuvée par l'IPX.

3° L'instruction locale de chacun des postes de block intéressés doit prévoir les mesures de sécurité à y appliquer, tant à l'aller qu'au retour des parcours repris au présent titre VIII.

2. Garage dans une installation intermédiaire pour permettre une autre circulation sur le tronçon.



L et P : gares de croisement voisines;

M et O : gare ou installation intermédiaire;

Y : train partant de L et garant à M ou O.

ART. 60. — Le départ du train Y s'effectue dans les conditions prévues à l'article 57.

ART. 61. — Le garage du train dans l'installation intermédiaire doit s'effectuer sous la surveillance d'un chef de gare.

Lorsque le garage est terminé et que les aiguillages sont immobilisés en position normale, le chef de gare qui a surveillé le manœuvre en informe le chef de la gare de croisement de départ L par le télégramme suivant :

de M (ou O) à L : « Y garé à M (ou O) voie principale libre ».

Dès que ce télégramme est lancé, le train garé ne peut plus réoccuper la voie principale sans l'autorisation du chef de la gare de croisement située en amont par rapport au sens du mouvement qui sera effectué par la suite par le train garé.

ART. 62. — Le chef de la gare de croisement de départ L retransmet le télégramme ci-dessus (article 61) :

- au chef de l'autre gare de croisement P;
- au signaleur du poste de block d'entrée de la section qui n'a pas été entièrement parcourue (block 1) ou au signaleur du poste de block intermédiaire (block 2) si le garage a été effectué par ce poste.

Le signaleur qui a reçu cette information enlève les dispositifs d'immobilisation qu'il aurait éventuellement utilisés.

### 3. Parcours ayant pour origine une installation intermédiaire.

ART. 63. — L'occupation de la voie principale par un train qui a été garé ou formé dans une installation intermédiaire, peut être demandée en vue :

- de rentrer à la gare de croisement de départ;
- de continuer jusqu'à l'autre gare de croisement;
- d'effectuer un mouvement vers l'une ou l'autre de ces gares sans l'atteindre.

Avant de laisser occuper la voie principale, le chef de gare surveillant les opérations dans l'installation intermédiaire (M ou O) en demande l'autorisation au chef de la gare de croisement située en amont par rapport à la direction à suivre par le train garé.

Ce dernier chef de gare :

- se conforme aux prescriptions de l'article 57;
- informe du mouvement envisagé tous les signaleurs intéressés à son exécution et les invite à échanger les annonces de block pour le parcours à effectuer.

Après s'être fait confirmer la réception de l'annonce B (ou Bm) par le signaleur du poste de block d'entrée de la section à occuper, il autorise l'occupation de la voie principale par le télégramme ci-après :

**de P (ou L) à M (ou O) :** « Train n° (Y) peut occuper la voie principale ».

Lors de la rentrée du train dans une des gares de croisement, le chef de cette gare annonce la libération de la voie conformément aux dispositions de l'article 59.

Si le train est garé une nouvelle fois dans une installation intermédiaire, l'annonce de la libération de la voie principale est adressée au chef de la gare de croisement qui a autorisé le mouvement. Ce chef de gare et les signaleurs se conforment aux prescriptions de l'article 61.

#### 4. Mise hors rails ou mise sur rails d'un lorry en pleine voie.

ART. 64. — Ces opérations sont assimilées à celles s'effectuant dans une installation intermédiaire pour le garage ou l'expédition d'un train.

Toutefois :

- a) la surveillance des opérations de mise hors rails ou de mise sur rails du lorry est assurée par l'agent qualifié du service V ou E.S.;
- b) l'annonce de la libération de la voie ou la demande d'autorisation de mise sur rails est adressée au chef de gare intéressé dans les formes prescrites au RGS, fascicule IV, titre I.
- c) les chefs de gares de croisement se conforment aux prescriptions des chiffres 2 et 3 ci-dessus (articles 60 à 63), étant entendu que le texte des télégrammes est modifié suivant la nature de la circulation.



**C. DISPOSITION PARTICULIERE.**

ART. 65. — En principe, les trains qui n'effectuent pas le parcours complet entre deux gares de croisement voisines, ne peuvent pas circuler en dehors des heures d'ouverture de la ligne à parcourir.

Si, exceptionnellement, un train n'effectuant pas le parcours complet entre deux gares de croisement doit circuler après la clôture du service, les annonces de block et les télégrammes prévus doivent être échangés entre les gares et les postes intéressés **avant la fermeture de la ligne.**

Dès la réouverture de la ligne, le télégramme annonçant la libération de la voie (article 59) est lancé après que l'on s'est assuré de la rentrée effective du train et les signaleurs intéressés sont informés, par télégramme, que les annonces « D - Dz » ou « Dm - Dmz » peuvent être échangées.

**123.10**

**Page 30.**



## TITRE IX.

**GARE INTERVENANT D'UNE MANIÈRE  
DISCONTINUE DANS LE CROISEMENT DES TRAINS.****A. SUPPRESSION DES CROISEMENTS DE TRAINS.**

ART. 66. — En principe, un tronçon de ligne à voie unique compris entre deux gares de croisement voisines, ne peut comporter plus de deux sections de block.

Lors de la suppression des croisements de trains dans une gare, le sectionnement de block du nouveau tronçon de ligne doit être conforme à ce principe.

Lorsqu'un tronçon de ligne comporte ou peut être amené à comporter plus de deux sections de block, les instructions locales des postes de block intermédiaires doivent prévoir que le signaleur, avant d'accorder le déblocage pour un train, doit s'assurer qu'aucun déblocage n'a été accordé pour un train circulant en sens opposé.

ART. 67. — La mise hors service du poste de block d'une gare de croisement est subordonnée à la suppression des croisements dans cette gare.

ART. 68. — Une gare ne peut cesser son intervention dans le croisement des trains que si le service des trains le permet. Cette cessation d'intervention ne peut se faire qu'après entente avec le chef de chacune des gares de croisement voisines.

Dès qu'il a l'assurance qu'il n'y a plus de trains qui se dirigent vers sa gare pour s'y croiser, le chef de gare :

— inscrit dans les carnets de block S 478 A et B qui sont en service et dans le carnet S 478 C à mettre en service la mention :

« Croisement des trains supprimé à ..... (nom de la gare) »;

— fait disposer les aiguillages pour permettre aux trains circulant dans les deux sens d'emprunter la voie principale banalisée;

— vérifie l'itinéraire et enclenche les aiguillages en retirant du bâti la clé spéciale à enfermer dans l'armoire vitrée affectée aux clés de sécurité.

ART. 69. — Le chef de la gare où le croisement des trains est supprimé adresse ensuite au chef de chacune des gares de croisement voisines le télégramme suivant :

« **Croisement des trains supprimé à .....** (nom de la gare) ».

Ce télégramme n'est pas émis lorsque le destinataire effectue personnellement les opérations de block.

ART. 70. — Dès que le chef de gare a inscrit dans les carnets de block S 478 A, B et C la mention : « **Croisement des trains supprimé à .....** », le poste de block de la gare fonctionne comme poste de block intermédiaire.

Le signaleur :

- transmet au signaleur de chacun des postes de block voisins, le texte de la mention inscrite dans le carnet S 478 A ou B;
- retire du service les carnets S 478 A et B et utilise le carnet S 478 C.

## B. RETABLISSEMENT DES CROISEMENTS DE TRAINS.

ART. 71. — Si, au moment où la gare doit reprendre son intervention dans le croisement des trains, le poste de block est hors service, celui-ci doit d'abord être remis en service **comme poste de block intermédiaire.**

ART. 72. — Au moment où la gare doit reprendre son intervention dans le croisement des trains, le chef de gare s'assure qu'aucune circulation de trains n'est autorisée dans chacune des sections de block situées de part et d'autre de sa gare.

Dès qu'il a cette assurance, le chef de gare :

- inscrit dans le carnet S 478 C qui est en service et dans les carnets S 478 A et B à remettre en service, la mention :  
« **Croisement des trains rétabli à .....** (nom de la gare) ».

- remet la clé spéciale sur le bâti du poste de block, afin de permettre la manœuvre des aiguillages en vue d'effectuer les croisements de trains.

ART. 73. — Le chef de la gare où le croisement des trains est rétabli adresse ensuite au chef de chacune des gares de croisement voisines le télégramme :

« **Croisement des trains rétabli à .....** (nom de la gare) ».

Ce télégramme n'est pas émis lorsque le destinataire effectue personnellement les opérations de block.

ART. 74. — Dès que le chef de gare a inscrit dans les carnets S 478 A, B et C la mention : « **Croisement des trains rétabli à .....** », le poste de block de la gare fonctionne comme poste d'extrémité d'un tronçon de ligne à voie unique.

Le signaleur :

- retire du service le carnet S 478 C et utilise les carnets S 478 A ou B;
- transmet au signaleur de chacun des postes de block voisins, la mention inscrite dans le carnet S 478 A ou B.

**123.10**

**Page 34.**

**TITRE X.****DISPOSITIONS PARTICULIERES.**

**ART. 75.** — Lorsque deux lignes à voie unique se sou-  
dent en un poste de bifurcation de pleine voie, une con-  
signe spéciale rédigée par l'IPX règle la sécurité des cir-  
culations entre les différentes gares situées de part et  
d'autre de la bifurcation.

En principe, la direction du service est confiée à la  
première gare de croisement située sur le tronç commun.

TABLE 2

STATISTICAL TABLES

TABLE 2. — (Continued) Statistical Tables

The following tables are arranged in two columns. The first column contains the titles of the tables and the second column contains the corresponding statistical data.

The tables are arranged in ascending order of the number of the first column.



TITRE XI.

CONNAISSANCE DES LIGNES PAR LES CONDUCTEURS.

ART. 76. - Un conducteur appelé à circuler sur une ligne dont il n'a pas la connaissance et pour laquelle il n'existe pas de fiche-pilote, doit être piloté par un agent M. Il ne peut être dérogé à cette règle que dans les cas prévus par les art. 77 et 78 ci-dessous.

ART. 77. - La circulation d'un train ou parcours assimilé sur une ligne à exploitation simplifiée (Liste 29A du Tome III du L.S.T.) s'effectue uniquement à l'aide d'une fiche-pilote remise au conducteur par le chef de gare tête de la ligne à parcourir.

Les fiches sont établies par la Direction M. et fournies, à la demande des IPX, aux gares têtes des lignes à exploitation simplifiée.

ART. 78. - Lorsqu'un conducteur dessert un train ou un parcours assimilé sur une ou des lignes où il peut être amené à suivre un itinéraire de détournement repris à la liste 57 du Tome III du LST, il doit être en possession d'une fiche de détournement ainsi que des fiches constituant l'itinéraire de détournement. La possession de ces fiches et la connaissance superficielle des itinéraires de détournement sont suffisantes pour permettre au conducteur de circuler sans pilote M.

Gare de Frasnes-lez-Buissenal

Service au ..... 19...

## TABLEAU DES CROISEMENTS.

Trains qui doivent être arrivés de Leuze			Trains à expédier vers Leuze			Trains qui doivent être arrivés de Renaix			Trains à expédier vers Renaix		
Numéros	Carac-térist.	Heures d'arrivée	Heures de départ	Carac-térist.	Numéros	Numéros	Carac-térist.	Heures d'arrivée	Heures de départ	Carac-térist.	Numéros
LZ 8712	R1	4.26				8702	N7	4.29			
			4.29	N7	8702				4.30	R1	LZ 8712
			5.01	N7	2104	2104	N7	5.01			
			5.26	N67	8712	8712	N67	5.26			
8715	N7	6.02							6.02	N7	8715
8753	N7	6.56				8706	N7	6.55			
			7.02	N7	8706				6.56	N7	8753
						8722	N7	7.37			
2133	N7	7.36							7.39	N7	2133
			7.38	N7	8722	8772	N7	8.26			
8729	N7	8.25							8.28	N7	8729
			8.27	N7	8772				9.55	N67	68920
						8774	R6	10.07			
68920	N67	9.28				8774	N67	10.27			
			10.07	R6	8774	RZ 8336	N67	10.46			
			10.27	N67	8774				11.27	N67	8763
			10.46	N67	RZ 8336						
8763	N67	11.27									

PARTIE B.

Distribution : Liste-type n° 41 E.

48/75. R.G.E. 123.11 ET R.G.E 123.21.

(Direction E., Bureau 11.12 (tr. 3198), n° 131/123.11 - 132/123.21 du 3.2.75).

La Direction ES a marqué son accord pour utiliser les téléscripteurs lors de l'échange des annonces entre les chefs de gare en cas d'application du block de gare à gare par suite d'interruption des communications de block, à condition que l'identité des correspondants soit préalablement vérifiée.

En conséquence, il y a lieu de remplacer la deuxième phrase du premier alinéa de l'art. 3 du R.G.E. 123.11 et 125.21 par la suivante :

"Les chefs de gare utilisent le réseau téléphonique ou de télésécripteurs (1) de la SNCB, les circuits du dispatching ou le réseau de la RTT" et d'ajouter le renvoi (1) ci-après au bas de la page 1 :

"(1) En cas d'utilisation du réseau de télésécripteurs, chaque annonce relative au block de gare à gare doit être précédée du nom et de la qualité de l'expéditeur et du destinataire. Celui-ci est tenu d'en vérifier l'exactitude avant de donner réponse."

Ces modifications seront apportées à la main en attendant la parution d'un prochain supplément.

## 123.11 — LIGNES A VOIE UNIQUE.

### EXPLOITATION EN CAS D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS DE BLOCK.

#### TITRE I.

#### DISPOSITIONS GENERALES.

ART. 1.— Les communications de block sont considérées comme interrompues lorsque :

- deux postes voisins ne parviennent plus à correspondre directement, ni par téléphone, ni par indications optiques ou acoustiques (voyants, cadrans, sonneries de block);
- un poste ne répond pas correctement aux annonces;
- les appels restent infructueux pendant plus de 5 min.

ART. 2.— Un signaleur qui constate une interruption des communications en informe sur-le-champ un chef de gare ou le régulateur de ligne.

En outre, le signaleur d'un poste de block intermédiaire qui constate une interruption des communications de block, prévient le signaleur du poste avec lequel il peut encore correspondre par l'annonce inscrite: "**communications interrompues avec le poste de block n° .....**". Si l'interruption affecte les deux sections voisines, le signaleur se borne à inscrire, au carnet de block, la même mention pour chaque section isolée.

ART. 3.— Lorsque les communications de block sont interrompues, le block-system absolu à sections bloquées par téléphone est établi **entre les gares de croisement encadrant la section isolée** (Titre II). Les chefs de gare utilisent le réseau téléphonique ou de télex de la S.N.C.B., les circuits du C.R.G. ou le réseau de la R.T.T.

En cas d'utilisation du réseau de télex, chaque annonce relative au block en gare à gare doit être précédée du nom et de la qualité de l'expéditeur et du destinataire. Celui-ci est tenu d'en vérifier l'exactitude avant de donner réponse.

S'il est impossible d'instaurer le block de gare à gare, le tronçon est exploité sans communications de block (Titre III).

**Remarque:**

Si l'interruption des communications de block survient sur une ligne équipée d'un appareillage BSRM (art. 54bis du R.G.S., Fasc. II, Titre X), les indications des documents horaires ne constituent plus des ordres de blocage permanents.

Il en résulte que chaque inversion de sens de circulation doit faire l'objet d'un ordre de blocage distinct.

Dans ce cas, les dispositions de l'art. 51 du R.G.E. 123.22 sont d'application.

Les dispositions du présent règlement, à appliquer dans chaque gare et dépendance en cas d'interruption des communications de block, sont réglées par une consigne locale établie par le chef de gare.

ART. 4.— Lorsque l'interruption des communications affecte un poste de block de pleine voie, le signaleur, en attendant d'être informé du régime d'exploitation qui sera adopté, maintient fermé le signal de block qui commande l'accès de toute section isolée.

Si un train se dirigeant vers une section isolée se présente avant la réception de cette information, le signaleur :

— avise le conducteur de l'interruption des communications de block et lui remet :

- 1° un ordre de marche à vue S 378 valable jusqu'au poste de block suivant;
- 2° un ordre S 379 pour chacun des PN gardés situés entre son poste et le poste de block suivant;
- 3°

*un ordre S 379 pour chacun des PN automatiques situés entre son poste et le poste de block suivant et dont il ne dispose pas du contrôle de fonctionnement.*

*E4  
87.*

- s'assure qu'un délai minimum de 5 minutes s'est écoulé depuis le passage du train précédent ayant circulé dans le même sens;
- ouvre ensuite le signal de block et le referme dès que le train est entré dans la section isolée;
- inscrit dans le carnet de block la mention "C - Numéro du train ..... (heure)".

Aux trains de voyageurs, le signaleur informe verbalement le chef de train.

ART. 5.— Lorsque l'interruption des communications affecte un poste de pleine voie, et pour autant que les nécessités de l'exploitation l'exigent, le chef d'une des gares voisines y envoie un agent E. qualifié pour prendre la direction du service.

Pour certains postes de bifurcation de pleine voie où l'intervention d'un agent E qualifié est indispensable, IPX désigne une fois pour toutes la gare qui doit fournir cet agent.

Dès que l'agent E qualifié a pris la direction du service, le poste de pleine voie est assimilé à une gare de croisement.

## Sécurité du franchissement des PN.

### 1. PN GARDES (y compris les PN automatiques gardés provisoirement).

ART. 6.— Quel que soit le régime d'exploitation établi (block de gare à gare ou exploitation sans communications de block), le chef de gare remet, au conducteur de chaque train qu'il expédie, un ordre S 379 pour chacun des PN gardés se trouvant entre sa gare et la gare de croisement voisine, à l'exclusion des PN dont le signal de couverture est enclenché avec les barrières.

La délivrance des ordres S 379 s'effectue jusqu'à la transmission aux gardes-barrières, de l'avis de rétablissement du service normal.

## 2. PN AUTOMATIQUES.

ART. 7.— En cas d'application du **block-system** entre gares, le chef de gare remet au conducteur de chaque train qu'il expédie, un ordre **S 379** pour chacun des PN automatiques situés entre sa gare et la gare de croisement voisine et dont il n'a pas l'assurance qu'il peut être franchi en toute sécurité.

A cette fin, dès l'instauration du régime, les chefs de gare s'informent auprès de tous les postes de block situés entre eux qu'ils peuvent encore atteindre et se communiquent réciproquement les numéros des PN automatiques gardés provisoirement ainsi que les numéros des PN dont ils ont pu vérifier le fonctionnement en précisant ceux qui sont dérangés. Il est délivré des **S 379** pour les PN dérangés ou dont le fonctionnement n'a pu être vérifié.

E6  
84

Les chefs de gare se font aviser par les postes de block de toute modification survenant dans le fonctionnement des PN automatiques au cours de l'exploitation sous le régime du **block-system** entre gares et se communiquent les informations reçues.

Si, au cours de l'exploitation, le signaleur d'un poste intermédiaire est dans l'impossibilité d'aviser directement un chef de gare d'un dérangement qui viendrait à se produire à un PN automatique dont il contrôle le fonctionnement, il délivre d'office un **S 379** au conducteur des deux premiers trains qui se dirigent vers ce PN et en fait aviser l'un des chefs de gare d'extrémité du tronçon par le conducteur du premier train qui se présente à son poste.

ART. 8.— En cas d'exploitation sans communication de block, le chef de gare remet au conducteur de chaque train qu'il expédie, un ordre **S 379** pour chacun des PN automatiques se trouvant entre sa gare et la gare de croisement voisine :

— dont son poste de block ne dispose pas du contrôle de fonctionnement,

E4  
84

- équipé de CV courts ou de pédales d'annonce (1) même s'il a l'assurance de son fonctionnement normal mais qui risque d'être perturbé si un train se rapproche trop du précédent.

Il n'est toutefois pas délivré de S 379 pour ces PN au premier train expédié sous le régime d'exploitation sans communications de block :

- lorsque l'annonce normale de sortie de la section isolée, du train précédent a été reçue;
- à chaque changement de sens de circulation.

### Obligations des gardes-barrières.

ART. 9.— Dès qu'il est avisé du nouveau régime établi, le garde-barrière inscrit dans son carnet d'annonces, selon le cas :

- "Block-system de gare à gare établi entre ..... et ..... (heure)";
- "Exploitation sans communications de block ..... (heure).

A partir de ce moment et jusqu'à ce qu'il soit avisé du rétablissement du service normal, il mentionne dans son carnet d'annonces l'heure de passage de chaque train avec indication du sens de marche et de la nature du train (HKV ou HKM).

ART. 10.— Les prescriptions de l'instruction locale du PN relatives au moment de fermeture des barrières ne sont plus d'application sous le régime du block-system entre gares ou de l'exploitation sans communications de block.

---

(1) Les PN automatiques équipés de CV courts ou de pédales d'annonce doivent être repris à la consigne locale réglant l'exploitation en cas d'interruption des communications de block ainsi qu'à l'instruction locale des postes de block intéressés. Les indications relatives à ces PN sont demandées à l'Arrondissement ES local.



Aux PN dont les barrières sont normalement ouvertes, le garde-barrière les maintient ouvertes et les ferme lorsqu'un train est en vue. Aux PN dont les barrières sont normalement fermées, le garde-barrière ne les ouvre que si aucun train n'est en vue. Dans les deux cas, le garde-barrière tient compte qu'un train peut survenir dans chaque sens. L'instruction locale du PN prescrira toute mesure spéciale qui serait éventuellement à prendre.

ART. 11.— Lorsque les barrières sont enclenchées avec les signaux d'un poste, leur régime n'est pas modifié. Elles sont fermées et le signal est ouvert lorsqu'un train est en vue.

## TITRE II.

**EXPLOITATION AVEC BLOCK-SYSTEM ABSOLU A  
SECTIONS BLOQUEES PAR TELEPHONE ENTRE  
GARES DE CROISEMENT.**

## A. INSTAURATION.

Principes.

ART. 12. — Le tronçon délimité par les deux gares de croisement encadrant la section de block isolée constitue une seule section de block.

ART. 13. — Les chefs des gares d'about échangent les annonces du block-system par téléphone et les inscrivent dans un carnet de block S 478 A ou B spécialement réservé à cet usage.

Obligations des gares.

ART. 14. — Dès que les chefs des gares d'about sont en mesure d'instaurer le block-system par téléphone entre gares, chacun d'eux fait au signaleur de sa gare la communication suivante : « Block-system de gare à gare établi entre ..... et ..... (heure) ».

Cette communication est inscrite dans le carnet de block.

ART. 15. — A la réception de cet avis, le signaleur place une plaque rouge sur les leviers ou manettes des signaux de block de départ et d'arrivée intéressés.

L'ouverture de ces signaux est subordonnée à l'échange entre le chef de gare et le signaleur des annonces « Sg - Sgz »; leur fermeture est confirmée par l'échange des annonces « Sa - Saz ». Ces annonces sont inscrites dans le carnet de block.

Les annonces « Sl - Slz » échangées en service normal sont supprimées.

S'il existe des slots électromécaniques, les champs Ta et Ra sont manœuvrés respectivement **après** l'échange des annonces « Sg - Sgz » et **avant** l'échange des annonces « Sa - Saz » relatives aux signaux de block de **départ** intéressés.

ART. 16. — Lorsque le chef de gare se trouve en permanence ou s'installe au poste de signalisation, il est responsable de la manœuvre des signaux de départ et les annonces « Sg - Sgz », « Sa - Saz » ne sont pas échangées.

ART. 17. — Avant d'expédier le premier train sous le nouveau régime, le chef de gare avise les signaleurs des postes de block de pleine voie et les gardes-barrières des PN qu'il peut atteindre directement, par la communication :

« **Block-system de gare à gare établi entre ..... et ..... (heure) ».**

Pour les postes de block, cette information est complétée par la mention : « **Le poste de block n° ..... n'assure plus l'espacement des trains ».**

Cette communication est inscrite par le chef de gare dans son carnet de block.

ART. 18. — Les signaleurs de pleine voie et les gardes-barrières qui n'ont pu être informés **directement** (art. 17) sont avisés de l'instauration du block-system de gare à gare par le **conducteur du premier train expédié** sous le nouveau régime.

Dans ce but, le chef de gare remet au conducteur un avis rédigé comme suit :

Numéros des postes à informer		Cumulée	Signature de l'agent du poste
Block	PN		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">           Timbre à date         </div>			
<p>Le(s) poste(s) de block de pleine voie indiqué(s) ci-dessus n'assurent plus l'espace des trains.</p>			
<p>Le Chef de gare,</p>			
<p>(signature)</p>			

ART. 19. — Le chef de gare prescrit au conducteur de faire arrêt à hauteur de ces postes. Le conducteur appelle les agents intéressés en donnant à plusieurs reprises un coup allongé du klaxon et fait signer l'avis par le signaleur ou le garde-barrière en regard du numéro du poste. Le conducteur remet l'avis au chef de l'autre gare d'about.

ART. 20. — Les PN gardés à service discontinu dont l'heure de reprise du gardiennage se situe au cours de l'exploitation du tronçon sous le régime de block de gare à gare, sont avisés conformément aux prescriptions de l'art. 17 ou 18 dès leur prise de service.

---

**Obligations des signaleurs de pleine voie.**

---

ART. 21. — Après avoir été avisé de l'instauration du block-system par téléphone entre gares (art. 17 ou art. 18) le signaleur inscrit dans le carnet de block la mention : « **Block-system de gare à gare établi entre ..... et ..... Le poste de block n° ..... n'assure plus l'espace des trains (heure).** »

Le signaleur ouvre ensuite les signaux de block et les maintient ouverts jusqu'à la réception de l'annonce : « **Block-system normal rétabli** ».

Si, en raison des enclenchements, les signaux de block ne peuvent pas rester ouverts en permanence, ils sont maintenus fermés et le signal intéressé est ouvert lorsqu'un train est en vue.

Le signaleur d'un poste de block dont les signaux couvrent des appareils manœuvrés par le poste d'aval ne peut accorder l'autorisation de manœuvrer ces appareils pendant toute la durée de l'exploitation sous le régime du block de gare à gare.

S'il a accordé cette autorisation au moment où l'information de l'instauration du régime de block de gare à gare lui est transmise, il maintient son signal fermé jusqu'à ce qu'il ait obtenu la certitude que les appareils ont été remis en position correcte pour la circulation en voie principale.

---

**Trains opérant entre deux gares (parcours locaux).**

---

ART. 22. — La circulation des trains opérant entre les deux gares, ainsi que la circulation des trains n'effectuant pas le parcours complet entre des deux gares sont interdites.

Toutefois, des trains de la route organisés en vue du rétablissement de la situation normale peuvent être mis en marche à la condition d'effectuer le parcours complet entre ces gares.

## B. RETABLISSEMENT DU SERVICE NORMAL.

ART. 23. — Dès que les communications de block sont rétablies, le chef de la gare de croisement qui a reçu le dernier train ayant circulé sur le tronçon sous le régime du block de gare à gare, échange avec son collègue de l'autre gare d'about les annonces « D - Dz » pour ce train.

Le chef de la gare d'about qui a expédié ce dernier train transmet alors au signaleur du poste de block de sa gare le télégramme suivant :

« **Block-system normal rétabli** ..... (heure) ».

Ce télégramme chemine de poste de block gardé à poste de block gardé jusqu'au chef de l'autre gare d'about; il est inscrit :

- par les chefs de gare, dans le carnet de block spécial;
- par les signaleurs, dans le carnet de block utilisé en service normal.

ART. 24. — Les gardes-barrières sont avisés du rétablissement du service normal par les agents qui leur annoncent les trains.

La communication : « **Block-system normal rétabli** » est inscrite dans les carnets d'annonces.



## TITRE III.

**EXPLOITATION SANS COMMUNICATIONS  
DE BLOCK.**

## CHAPITRE I. — PRINCIPES.

ART. 25. — En cas d'impossibilité d'instaurer le block-system par téléphone entre les deux gares de croisement encadrant la section isolée, l'exploitation du tronçon est soumise au **régime de l'ordre de circulation des trains établi au moment de l'interruption des communications de block.**

Si la densité de la circulation le justifie ou si les trains sont désheurés, le **régime du slotman** est substitué aussitôt que possible au régime de l'ordre de circulation établi.

**Remarque : il est interdit de revenir au régime de l'ordre de circulation établi après avoir instauré le régime du slotman.**

ART. 26. — Sous le régime de l'ordre de circulation établi comme sous le régime du slotman, tous les trains adoptent la **marche à vue. Un intervalle minimum de 5 min.** est maintenu entre les trains circulant dans le même sens.

Lorsque les appareils manœuvrés par un poste et couverts par le poste de block d'amont se trouvent dans la section de block isolée, un train ne peut être expédié sous le régime de l'exploitation sans communications de block sans que le chef de gare (poste de gare) ou le signaleur (poste de pleine voie) ait l'assurance que ces appareils se trouvent placés et immobilisés en position correcte pour le passage en voie principale.

Cette assurance existe si aucune autorisation de manœuvrer les appareils n'a été donnée par annonce Aa - Ba ou remise de clés.



ART. 27. — Lors de la substitution éventuelle du régime du slotman au régime de l'ordre de circulation établi, les obligations des conducteurs, des signaleurs et des gardes-barrières ne sont pas modifiées. Ces agents ne doivent donc pas être avisés du changement de régime.

## CHAPITRE II. — REGIME DE L'ORDRE DE CIRCULATION ETABLI.

### A. DEFINITION.

ART. 28. — Le régime de l'ordre de circulation établi consiste à faire circuler les trains sans communications de block, en respectant les points de croisement et les points d'évitement fixés par les documents-horaires et par les télégrammes éventuellement échangés avant l'interruption des communications de block.

### B. INSTAURATION.

#### Obligations des gares.

ART. 29. — Le chef de gare qui expédie le premier train sous le régime de l'ordre de circulation établi avise le signaleur de sa gare, éventuellement, les signaleurs des postes de block de pleine voie et les gardes-barrières des PN qui peuvent encore être atteints directement du nouveau mode d'exploitation.

Cette information est faite par un télégramme rédigé comme suit : « **Exploitation sans communications de block** ».

Ce télégramme est inscrit :

- par le chef de gare, dans un carnet S 478 F;
- par le signaleur, dans le carnet de block.

ART. 30. — Les signaleurs et les gardes-barrières de pleine voie qui n'ont pu être informés directement sont avisés par le conducteur du premier train expédié sous le régime de l'ordre de circulation établi.

Dans ce but, le chef de gare remet au conducteur de ce premier train un ordre de marche à vu S 378 portant la mention « **Exploitation sans communications de block** ». Ce document est complété au verso par l'indication des postes à informer. Dans ce cas, l'intervalle à maintenir entre le premier train et le suivant est de **10 minutes minimum**.

ART. 31. — Les PN gardés à service discontinu dont l'heure de reprise du gardiennage se situe au cours de l'exploitation sans communications de block, sont avisés conformément aux prescriptions de l'art. 29 ou 30 dès leur prise de service.

ART. 32. — A la réception du télégramme prévu à l'art. 29, le **signaleur de la gare** place une plaque rouge sur les leviers ou manettes des signaux de block de départ intéressés.

L'ouverture de ces signaux est subordonnée à l'échange entre le chef de gare et le signaleur, des annonces « Sg - Sgz »; leur fermeture est confirmée par l'échange des annonces « Sa - Saz ». Ces annonces sont inscrites :

- par le chef de gare, dans le carnet S 478 F;
- par le signaleur, dans le carnet de block.

Les annonces « Sl - Slz » échangées en service normal sont supprimées.

S'il existe des slots électromécaniques, les Ta et Ra sont manœuvrés respectivement **après** l'échange des annonces « Sg - Sgz » et **avant** l'échange des annonces « Sa - Saz » relatives aux signaux de block de départ intéressés.

ART. 33. — Lorsque le chef de gare se trouve en permanence ou s'installe au poste de signalisation, il est responsable de la manœuvre des signaux de départ et les annonces « Sg - Sgz » — « Sa - Saz » ne sont pas échangées.

---

### **Obligation des signaleurs de pleine voie.**

---

ART. 34. — Lorsqu'il est avisé de l'exploitation sans communications de block, le **signaleur de pleine voie** inscrit dans le carnet de block la mention : « **Exploitation sans communications de block** » et maintient les signaux de block fermés.

Dès qu'un train se présente, le signaleur s'assure qu'un délai minimum de 5 minutes s'est écoulé depuis le passage du train précédent ayant circulé dans le même sens; il ouvre ensuite le signal de block et le referme dès que le train est entré dans la section.

**C. CIRCULATION DES TRAINS SUR LE TRONCON EXPLOITE  
SOUS LE REGIME DE L'ORDRE DE CIRCULATION ETABLI.**

Obligations du chef de gare.

ART. 35.— Avant d'autoriser le départ d'un train d'une gare d'about, le chef de gare s'assure :

- que tous les trains circulant en sens opposé et devant parvenir avant le départ du train à expédier sont arrivés;
- qu'un slotman, éventuellement désigné par le chef de l'autre gare d'about, n'est pas à bord du dernier train reçu.

ART. 36.— Lors de l'expédition de chaque train, le chef de gare :

- informe le conducteur de l'interruption des communications de block et lui remet un ordre de marche à vue S 378 valable jusqu'à la gare de croisement suivante;
- s'assure qu'un délai minimum de 5 minutes (ou 10 minutes - art. 30) s'est écoulé depuis le passage du train précédent expédié dans le même sens;
- autorise l'ouverture du signal de block.

Aux trains de voyageurs, le chef de gare informe verbalement le chef de train.

---

**Obligations des signaleurs.**

---

ART. 37.— Dès qu'un train circulant sur un tronçon exploité sans communications de block, entre dans une section de block, le signaleur inscrit dans le carnet de block la mention: "C - Numéro ou nature du train — Sens de marche — ..... (heure)".

---

**Obligations des conducteurs.**

---

ART. 38.— Le conducteur d'un train circulant sur un tronçon exploité sans communications de block:

- signe l'ordre de marche à vue S 378 et, éventuellement le(s) S 379;
- adopte la marche à vue.

En outre, le conducteur du premier train expédié sur le tronçon exploité anormalement s'arrête au poste de block et aux PN de pleine voie indiqués au verso de l'ordre de marche à vue S 378. Le conducteur appelle le signaleur ou le garde-barrière en donnant à plusieurs reprises un coup allongé de klaxon et lui fait signer le S 378 en regard du numéro de son poste.

Le conducteur annexe à son rapport les ordres S 378 et S 379 qui lui ont été remis.

**D. MODIFICATIONS A L'ORDRE DE CIRCULATION ETABLI.**

ART. 39.— Si, par suite de retard, l'ordre de succession dans une série de trains autorisés à circuler dans le même sens doit être modifié, le télégramme annonçant au chef de l'autre gare d'about la position nouvelle du train attardé est acheminé par un train précédant le train à expédier hors tour ou par celui-ci.

Dans ce dernier cas, le chef de gare prescrit au conducteur de s'arrêter au signal d'entrée de l'autre gare d'about en vue de faire identifier le train. Cet arrêt exceptionnel est mentionné au rapport du conducteur. Dès l'arrêt devant le signal d'entrée de l'autre gare d'about, le conducteur appelle le personnel de la gare par téléphone ou en donnant un coup allongé du klaxon.

ART. 40. — La modification d'un point de croisement, l'annonce de la mise en marche et l'expédition d'un train facultatif ou extraordinaire restent soumises à l'accomplissement des formalités prescrites en service normal.

ART. 41. — Les télégrammes à échanger pour modifier l'ordre de circulation établi (art. 39 et 40) sont revêtus du timbre à date et signés par le chef de gare. Ils sont acheminés par train ou par porteur en utilisant le moyen le plus rapide (auto - moto).

#### **E. RECEPTION DES TRAINS VENANT DU TRONCON EXPLOI- TE SOUS LE REGIME DE L'ORDRE DE CIRCULATION ETABLI.**

ART. 42. — La manœuvre des signaux d'arrivée reste soumise aux prescriptions de l'instruction locale du poste.

Le chef de gare identifie les trains en vue de la reprise des annonces normales de block; il s'applique à éviter l'arrêt des trains aux signaux d'entrée.

ART. 43. — Dès que le train est entré en gare, le signaleur du poste de sortie du tronçon inscrit dans le carnet de block la mention : « **Numéro du train - arrivé à .....**  
**(heure) ».**

**F. RETABLISSEMENT DU SERVICE NORMAL.**

ART. 44. — Dès que les communications de block sont rétablies, les chefs des deux gares d'about du tronçon échangent les annonces « D - Dz » pour le dernier train ayant circulé sous le régime de l'ordre de circulation établi. Ces annonces sont inscrites dans le carnet S 478 F.

**Le chef de la gare d'about qui a expédié ce dernier train** transmet alors au signaleur du poste de block de sa gare le télégramme suivant : « **Block-system normal rétabli** ..... (heure) ».

Ce télégramme chemine de poste de block gardé à poste de block gardé jusqu'au chef de l'autre gare d'about; il est inscrit :

- par les chefs de gare, dans le carnet S 478 F;
- par les signaleurs, dans le carnet de block.

Lorsqu'il n'existe qu'une seule section de block, entre les deux gares de croisement et si, en service normal, les deux postes de block sont desservis par les chefs de gare, les annonces « D - Dz » sont inscrites dans le carnet de block. L'information « **Block-system normal rétabli** » n'est pas lancée; les chefs de gare en font mention **d'office** dans le carnet de block immédiatement après les annonces « D - Dz ».

ART. 45. — Les gardes-barrières sont avisés du rétablissement du service normal par les agents qui leur annoncent les trains.

La communication : « **Block-system normal rétabli** » est inscrite dans les carnets d'annonces.

## CHAPITRE III. — REGIME DU SLOTMAN.

## A. DEFINITION.

ART. 46. — Le régime du slotman consiste à exploiter un tronçon de ligne sans communications de block et à désigner un seul agent dénommé « slotman » dont la présence est obligatoire dans la gare qui expédie un train sur ce tronçon.

## B. DESIGNATION DU SLOTMAN.

ART. 47. — Le slotman peut être désigné par le chef de l'une ou l'autre des deux gares d'about.

Pour être habilité à désigner le slotman, le chef de gare, au moment où il décide d'appliquer le nouveau régime, doit être autorisé à expédier, sur le tronçon, un ou plusieurs trains, d'après l'ordre de circulation établi (Titre III — Chapitre II).

ART. 48. — Une attestation unique rédigée par le chef de gare qui a désigné le slotman permet l'identification de ce dernier.

## Modèle.

Gare de .....		
Le porteur de la présente attestation est désigné comme slotman pour le tronçon de ..... à ..... exploité sans communications de block.		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Timbre à date</div>		
Nom et prénom du slotman	Heure d'entrée en fonction	Signature du chef de gare habilité à désigner et à remplacer le slotman
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....



ART. 49. — Le remplacement éventuel du slotman incombe toujours au chef de gare qui l'a désigné.

### C. INSTAURATION DU REGIME DU SLOTMAN.

ART. 50. — Dès qu'il a désigné le slotman, le chef de gare :

- transfère le slotman à l'autre gare d'about par le **dernier train qu'il expédie sur le tronçon suivant l'ordre de circulation établi**;
- remet au slotman son attestation d'identité ainsi qu'un télégramme rédigé comme suit :

N° .....	Dernier train expédié de .....	
Origine ..... (M)	..... (M) vers ..... (P) est .....	
Destination ..... (P)	Après arrivée de ce train et du slotman à ..... (P) le régime du slotman sera instauré entre ..... (M) et ..... (P).	
	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-right: 20px;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Timre à date</td> </tr> </table> Le Chef de gare,  (Signature)	Timre à date
Timre à date		

- suspend toute expédition de trains sur le tronçon jusqu'au retour du slotman.

ART. 51. — Dès son arrivée à l'autre gare d'about (P) le slotman remet au chef de gare son attestation d'identité et le télégramme reçus du chef de l'autre gare d'about.

**A partir de ce moment, le régime du slotman est instauré et le régime de l'ordre de circulation établi est supprimé.**

Le chef de gare inscrit dans le carnet S 478 F la mention : « Slotman arrivé à ..... (heure) ».

## D. EXPLOITATION DU TRONCON.

Expédition des trains.

ART. 52.— Le chef de la gare d'about où se trouve le slotman et qui est en possession de l'attestation d'identité de ce dernier est seul autorisé à expédier des trains sur le tronçon exploité sans communications de block. L'ordre de circulation des trains peut être modifié sans formalité.

ART. 53.— Pour l'expédition des trains, le chef de gare se conforme aux prescriptions de l'article 36.

ART. 54.— En outre, pour autoriser l'inversion du sens de circulation, le chef de la gare d'about où se trouve le slotman remet à ce dernier son attestation d'identité ainsi qu'un télégramme rédigé comme suit :

N° ..... <hr/> Origine ..... (P) <hr/> Destination ..... (M)	Dernier train expédié de ..... ..... (P) vers ..... (M) est ..... Après arrivée de ce train et du slotman à ..... (M) le tronçon sera libre pour la circulation de ..... (M) vers ..... (P). <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">           Le Chef de gare,  <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 40px; margin: 5px auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">             Timbre à date           </div>             (Signature)         </div>
--	---

Le chef de gare donne ensuite l'ordre au slotman de se rendre à l'autre gare d'about.

ART. 55.— Le slotman est autorisé à prendre place sur la locomotive. Lorsque le slotman ne peut pas être transféré par train, il est envoyé par la route en utilisant le moyen le plus rapide.

### Réception des trains.

ART. 56.— Les prescriptions des articles 42 et 43 sont d'application.

ART. 57.— Dès son arrivée dans une gare d'about, le slotman remet au chef de gare son attestation d'identité et le télégramme reçus du chef de l'autre gare d'about.

Le chef de gare inscrit dans le carnet S 478 C la mention : "Slotman arrivé à ..... (heure)" et conserve l'attestation jusqu'au moment où il jugera nécessaire d'autoriser l'inversion du sens de la circulation.

### E. RETABLISSEMENT DU SERVICE NORMAL.

ART. 58.— Dès que les communications de block sont rétablies, le chef de la gare d'about où se trouve le slotman démobilise ce dernier et en informe le chef de l'autre gare d'about par un télégramme à inscrire dans le carnet S 478 C et rédigé comme suit :

N° .....	"Slotman démobilisé à ..... (P).
Origine ..... (P)	Dernier train ayant circulé sous le
Destination ..... (M)	régime du slotman est Z".

Le chef de la gare d'about qui a reçu le train Z échange avec son collègue de l'autre gare d'about les annonces "D - Dz" pour ce train. Ces annonces sont inscrites dans le carnet S 478 C.

Le chef de la gare d'about qui a expédié le train Z transmet alors au signaleur du poste de block de sa gare le télégramme suivant : « **Block-system normal rétabli** ..... (heure) ».

Ce télégramme chemine de poste de block gardé à poste de block gardé jusqu'au chef de l'autre gare d'about; il est inscrit :

- par les chefs de gare, dans le carnet S 478 F;
- par les signaleurs, dans le carnet de block.

Lorsqu'il n'existe qu'une seule section de block entre les deux gares de croisement et si, en service normal les deux postes de block sont desservis par les chefs de gare, les annonces « D - Dz » sont inscrites dans le carnet de block. L'information « **Block-system normal rétabli** » n'est pas lancée; les chefs de gare en font mention d'office dans le carnet de block immédiatement après les annonces « D - Dz ».

ART. 59. — Les gardes-barrières sont avisés du rétablissement du service normal par les agents qui leur annoncent les trains.

La communication « **Block-system normal rétabli** » est inscrite dans les carnets d'annonces.



## CHAPITRE IV. — DISPOSITIONS PARTICULIERES.

Protection d'un train arrêté en pleine voie.

ART. 60.— En cas d'exploitation sans communications de block, la protection du train vers l'arrière est assurée par le signal de queue et par l'obligation pour le conducteur du train suivant de respecter la marche à vue.

Le personnel du train doit vérifier l'efficacité du signal de queue chaque fois qu'il en a l'occasion.

Train de travaux — Mouvement local.

ART. 61.— Sous le régime de l'ordre de circulation établi, la circulation des mouvements locaux n'effectuant pas le parcours complet entre les gares de croisement encadrant la section de block isolée et des trains de travaux est interdite.

Toutefois, les trains de travaux organisés en vue du rétablissement de la situation normale peuvent être mis en marche après entente écrite entre les deux chefs des gares d'about du tronçon.

ART. 62.— Sous le régime du slotman, la circulation des trains de travaux et des mouvements locaux n'effectuant pas le parcours complet entre les gares de croisement encadrant la section isolée est autorisée à condition que le slotman, en possession de son attestation, soit à bord de la locomotive.

ART. 63.— Si, au moment de l'interruption des communications de block, un mouvement local opère entre les gares de croisement encadrant la section de block isolée, les mesures indiquées dans le tableau ci-dessous sont d'application avant l'instauration du régime de l'ordre de circulation établi.

## Tronçon L - M.

Parcours effectué par le mouvement local	Gare qui doit expédier le premier train	Conditions requises pour expédier le premier train
1. DEPART de "L" Parcours complet du tronçon L - M	L	Attendre 10 minutes après l'heure obligée d'arrivée du mouvement local à la gare M
	M	Arrivée du mouvement local à la gare M
2. DEPART de "L" Parcours incomplet du tronçon L-M. Rebroussement à L	L	Rentrée du mouvement local à la gare L
	M	Réception par la gare M de l'avis de rentrée à la gare L du mouvement local.

ART. 64. — Réservé.

## TITRE IV.

**DISPOSITIONS A PRENDRE DANS LES GARES ET  
POSTES A SERVICE DISCONTINU AINSI QUE SUR  
LES LIGNES A SERVICE DISCONTINU EN CAS  
D'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS  
DE BLOCK.**

---

**Gares et postes à service discontinu.**

---

ART. 65. — Tant que le service des trains n'est pas interrompu ou que les communications de block ne sont pas rétablies, les gares et les postes de block ne peuvent se mettre hors service s'ils interviennent directement dans le régime d'exploitation, autre que le régime normal de la ligne, mis en vigueur par suite d'une interruption des communications de block.

ART. 66. — Les gares et postes de block qui n'interviennent pas directement dans ce régime, ainsi que les postes de garde-barrière se mettent hors service à l'heure prévue.

Les agents intéressés échangent les annonces de mise hors service et de remise en service avec les postes qu'ils peuvent encore atteindre.

A la remise en service, ils appliquent le régime d'exploitation qui était en vigueur au moment de la clôture. Ils sont informés par les chefs de gare intéressés de toute modification intervenue. Cette information leur est faite par annonce téléphonique ou par le conducteur du premier train expédié dans chaque sens de marche, selon qu'ils peuvent être atteints directement ou pas. Dans ce dernier cas, le chef de gare utilise l'ordre de marche à vue (S 378) ou un avis rédigé conformément à l'art. 18 suivant le régime d'exploitation en vigueur.



---

**Lignes à service discontinu.**

---

ART. 67. — Sur les lignes où le service n'est pas continu de 0 à 24 h, le régime d'exploitation mis en vigueur à la suite d'une interruption des communications de block ne vaut que jusqu'à la clôture du service sur la ligne.

ART. 68. — Lorsque l'interruption des communications de block persiste, il y a lieu de procéder comme suit à la clôture et à la réouverture du service sur la ligne.

**1° Clôture du service.**

a) **Les signaleurs et les gardes-barrières** mentionnent dans leur carnet de block et carnet d'annonce respectifs :

- les relations téléphoniques interrompues et subsistantes;
- le dernier régime d'exploitation en vigueur sur la ligne avant la clôture du service.

Après le passage du dernier train prévu, l'agent quitte son poste après un délai correspondant au double du temps normal d'occupation de la section.

b) **Les chefs de gare** mentionnent à leur remise de service (E 800 ou E 934) :

- les relations téléphoniques interrompues et subsistantes;
- le régime d'exploitation en vigueur au moment de la clôture du service;
- le numéro du dernier train ayant circulé dans chaque sens sous ce régime avant la clôture du service.

**2° Réouverture du service.**

- a) **Chaque signaleur et chaque garde-barrière**, après avoir visé dans son carnet de block ou dans son carnet d'annonces les mentions inscrites par son prédécesseur :
- effectue l'essai de ses relations téléphoniques;
  - inscrit dans ce même carnet les relations téléphoniques interrompues et celles qui subsistent;
  - informe du résultat de cette vérification les chefs de gare voisins qu'il peut encore atteindre;
  - échange les annonces prescrites pour la remise en service avec les postes prévus qu'il peut encore atteindre.
- b) **Chaque chef de gare** après avoir pris connaissance de la remise de service de son prédécesseur :
- effectue l'essai de ses relations téléphoniques;
  - instaure le régime d'exploitation possible compte tenu des moyens d'action dont il dispose.