



RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE L'EXPLOITATION

LIVRE 123

CIRCULATION DES TRAINS

Partie 123.2

LIGNES A DOUBLE VOIE

LIGNES A DOUBLE VOIE.
PRESCRIPTIONS GENERALES D'EXPLOITATION.

Sommaire.

	Pages
TITRE I. — SENS DE CIRCULATION, ORDRE DE SUCCESSION, ESPACEMENT ET GARAGE DES TRAINS.	
1. Sens de circulation des trains	1
2. Ordre de succession des trains	1
3. Espacement des trains	1
4. Garage des trains .	
4.1. Principes	2
4.2. Garage direct	3
4.3. Garage par rebroussement	4
TITRE II. — TRAINS EN RETARD.	
1. Annonce du retard	5
2. Mode de transmission .	
2.1. Lignes régulées	6
2.2. Lignes non régulées	7
3. Modification de l'annonce du retard	7
TITRE III. — EXPEDITION D'UN TRAIN AVANT L'HEURE.	
1. Principes .	
1.1. Trains de voyageurs	9
1.2. Trains de marchandises	9
2. Accords préalables .	
2.1. Lignes régulées	9
2.2. Lignes non régulées	9
3. Modalités d'application	10

	Pages
TITRE IV. — MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN FACULTATIF.	
1. Principes	11
2. Modalités d'application	11
TITRE V. — MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN EXTRAORDINAIRE.	
1. Train extraordinaire mis en marche par la Direction de l'Exploitation ou par un IPX .	
1.1. Annonce faite par bulletin	13
1.2. Annonce faite par télégramme circulaire DCL.	13
2. Train extraordinaire mis en marche par une gare.	13
3. Circulation d'un engin moteur seul, d'un train de secours, d'un engin rail-route, d'un tracteur, d'une draine ou d'un lorry mis en marche par une gare.	16
TITRE VI. — SUPPRESSION D'UN TRAIN REGULIER, D'UN TRAIN FACULTATIF OU EXTRAORDINAIRE DONT LA MISE EN MARCHÉ A ÉTÉ ANNONCÉE.	
1. Suppression décidée par la Direction de l'Exploitation ou par un IPX	17
2. Suppression décidée par une gare	17
TITRE VII. — DEVIATION OU DETOURNEMENT D'UN TRAIN.	
1. Définitions .	
1.1. Itinéraires de déviation	19
1.2. Itinéraires de détournement	19
2. Modalités d'application .	
2.1. Itinéraires de déviation	19
2.2. Itinéraires de détournement	20

TITRE VIII. — CIRCULATION DES PARCOURS LOCAUX.	
1. Dispositions générales	23
2. Modalités d'application.	
2.1. Circulation à voie normale sans rebroussement vers le point de départ	26
2.2. Circulation à contre-voie sans rebroussement vers le point de départ	28
2.3. Circulation à voie normale (ou à contre-voie) suivi d'un rebroussement vers le point de départ	30
3. Dispositions particulières.	
3.1. Circulation en dehors des heures d'ouverture d'une ligne	32
3.2. Mise sur rails et/ou hors rails d'un véhicule léger (lorry, engin rail-route) en pleine voie.	33
3.3. Mesures de sécurité particulières à la circulation à contre-voie	33
 TITRE IX. — CONNAISSANCE DES LIGNES PAR LES CONDUCTEURS	
	35

LIGNES A DOUBLE VOIE.

PRESCRIPTIONS GENERALES D'EXPLOITATION.

TITRE I. — SENS DE CIRCULATION, ORDRE DE SUCCESSION, ESPACEMENT ET GARAGE DES TRAINS.

1. SENS DE CIRCULATION DES TRAINS.

- 1 En service normal, les trains circulent sur la voie située à gauche par rapport au sens de marche considéré.

Toutefois, sur les sections de lignes indiquées ci-dessous, la circulation des trains se fait sur la voie située à droite :

- Hergenrath (frontière) — Aix (Sud);
- Montzen — Aix (Ouest);
- Visé — Eisdén (Maastricht).

L'appellation "Circulation à contre-voie" s'applique à tout train circulant sur une voie spécialisée dans le sens opposé à celui normalement autorisé.

2. ORDRE DE SUCCESSION DES TRAINS.

- 2 Les trains circulent normalement dans l'ordre prévu aux documents horaires.

3. ESPACEMENT DES TRAINS.

- 3 L'espacement des trains est normalement assuré par le block-system.

4. GARAGE DES TRAINS (1).

4.1. PRINCIPES.

- 4 Les trains peuvent être garés dans les gares dont le nom est imprimé en caractères gras dans les documents horaires, ainsi que les gares mentionnées à la liste 58 du tome III du L.S.T.

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.

- 5 Le garage des trains s'effectue suivant les prescriptions du R.G.S., fascicule II.

Sur les lignes régulées, le garage imprévu d'un train dans une gare, 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 régulateur régional.

Sur une ligne non régulée, 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.

-
- (1) 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.

6 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 de tête donne un coup bref de klaxon et ne reprend la vitesse normale qu'après avoir entendu le conducteur de la locomotive d'allège répéter ce signal acoustique.~~

N°7
3/12

7 Lorsqu'un train se trouve arrêté sur une voie de garage, le conducteur est tenu d'en observer le signal de départ pendant toute la durée du stationnement et de lui obéir immédiatement. S'il est amené à devoir cesser d'observer le signal, le conducteur informe le signaleur à partir du téléphone du signal en indiquant la durée pendant laquelle il compte devoir abandonner l'observation du signal.

4.2. GARAGE DIRECT.

8 Le garage direct d'un train dans une gare n'est, en principe, autorisé que pendant les heures de présence du chef de gare.

Il peut toutefois être dérogé à cette règle, à l'intervention du régulateur régional, pour certaines voies de garage direct mentionnées à la liste 58B du tome III du L.S.T.

Le régulateur régional transmet, en temps utile, l'ordre de garer le train au signaleur du poste commandant l'entrée de la voie de garage. Cet ordre est donné par le télégramme: "Garez train n° ... sur voie n° ...". S'il s'agit d'un train de marchandises, le régulateur régional ne peut donner cet ordre que dans le cas où la longueur du train ne dépasse pas la capacité de la voie à utiliser. Si, exceptionnellement, les signaux sont déjà ouverts pour le passage direct, il laisse continuer le train.

Pour autoriser la remise en ligne du train garé, le régulateur régional adresse au signaleur du poste de block commandant la sortie de la voie de garage, le télégramme: "Train n° ... peut continuer suivant train n° ...".

- 9 Dans certaines gares, le signaleur ne dispose pas des moyens nécessaires pour se rendre compte de ce qu'un train reçu en garage direct est garé et complet. Dans ces gares, un appareil téléphonique est placé dans une armoire à l'entrée de la voie de garage. Cet appareil permet à un agent de la gare d'informer le signaleur. Cette information est faite dans la forme : "Train n° ... garé et complet"; elle est inscrite dans le carnet S 478c déposé à l'intérieur de l'armoire et est complétée par l'indication du nom de l'agent.

Le signaleur inscrit la communication dans le carnet de block et communique à son correspondant le n° de la ligne utilisée.

Si le signal de queue est manquant, l'annonce ci-dessus ne peut être faite qu'après avoir vérifié la composition du train et s'être assuré qu'il est complet.

4.3. GARAGE PAR REBROUSSEMENT.

- 10 Le garage d'un train par rebroussement exige la présence du chef de gare. Il est assimilé à une manœuvre en voie principale.

TITRE II. — TRAINS EN RETARD.**1. ANNONCE DU RETARD.**

- 11 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.

- 12 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 dans la forme :

"E 3000 rt 10" ou "E 3000 rtp 15" ou "E 3000 rti"
selon qu'il s'agit du retard réel (rt), d'un retard probable (rtp) ou d'un retard indéterminé (rti).

Si un train en retard 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 :

"E 3000 rt 10 suit E 804";

"E 3000 rtp 10 suivra E 804";

"Z 59830 rtp 50 dépassé".

- 13 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.

2. MODE DE TRANSMISSION.

- 14 Les IPX établissent, pour chaque ligne, un tableau indiquant les gares intermédiaires devant recevoir les annonces des retards des trains de voyageurs et le mode de transmission de cette annonce.

2.1. LIGNES REGULEES.

2.1.1. Le chef de gare annonce le retard :

- au régulateur régional;
- par TCO de block à block à tous les postes de signalisation situés entre sa gare et la gare de coïncidence (HKV) ou de bifurcation suivante (HKM);
- pour les trains de voyageurs, aux gares intermédiaires désignées par IPX et situées entre sa gare et la gare de coïncidence suivante.

2.1.2. Le régulateur régional retransmet l'annonce :

- aux gares de coïncidence (HKV) ou de bifurcation (HKM);
- aux ateliers de traction et centres régionaux de régulation et de gestion (C.R.G.) intéressés.

2.1.3. Le chef d'une gare de coïncidence (HKV) ou de bifurcation (HKM) qui reçoit une annonce de retard la retransmet :

- aux postes de signalisation intéressés de sa gare;
- par TCO de block à block à tous les postes de signalisation situés entre sa gare et la gare de coïncidence (HKV) ou de bifurcation suivante (HKM);
- pour les trains de voyageurs, aux gares intermédiaires désignées par IPX et situées entre sa gare et la gare de coïncidence suivante.

2.1.4. Le régulateur régional tient compte des modifications de retard qui surviennent en cours de route et adapte l'annonce en conséquence.

Il annonce d'office les retards qui surviennent en pleine voie ou qui ne lui auraient pas été communiqués.

2.2. LIGNES NON REGULEES.

15 Le chef de gare annonce le retard :

- directement à la première gare de coïncidence (HKV) ou à la première gare de bifurcation suivante (HKM);
- par TCO de block à block à tous les postes de signalisation situés entre sa gare et la gare de coïncidence (HKV) ou la gare de bifurcation suivante (HKM);
- pour les trains de voyageurs, aux gares intermédiaires désignées par IPX et situées entre sa gare et la gare de coïncidence suivante.

Le chef d'une gare de coïncidence ou d'une gare de bifurcation qui reçoit une annonce de retard suppute le retard au départ de sa gare et annonce le retard éventuel jusqu'à la gare de coïncidence ou la gare de bifurcation suivante dans les mêmes conditions que ci-dessus.

3. MODIFICATION DE L'ANNONCE DU RETARD.

16 Toute gare qui constate ou qui prévoit que le retard annoncé sera modifié de plus de 5 minutes se conforme aux prescriptions ci-dessus pour lancer une nouvelle annonce de retard.

TITRE III. — EXPÉDITION D'UN TRAIN AVANT L'HEURE.

17 1. PRINCIPES.

1.1. TRAINS DE VOYAGEURS.

Un train de voyageurs ne peut jamais être expédié avant l'heure obligée prévue aux documents-horaires.

1.2. TRAINS DE MARCHANDISES (1).

Sauf raisons impérieuses, l'expédition avant l'heure d'un train de marchandises ne peut avoir pour conséquence d'entraver la marche d'un autre train.

18 2. ACCORDS PREALABLES.

2.1. LIGNES REGULEES.

L'expédition d'un train avant l'heure ne peut être décidée qu'à l'initiative ou avec l'accord du régulateur régional.

2.2. LIGNES NON REGULEES.

L'expédition d'un train avant l'heure exige l'accord de la première gare d'aval disposant d'une possibilité de garage et l'accord des gares intermédiaires où le train doit opérer.

La circulation avant l'heure se règle ensuite, dans les mêmes conditions, entre gares successives disposant d'une possibilité de garage.

(1) Sont assimilés aux trains de marchandises, les trains de matériel vide à voyageurs, les automotrices et autorails vides, les engins-moteurs seuls, les trains de service et les trains militaires de marchandises.

3. MODALITES D'APPLICATION.

- 19 Les IPX établissent, pour chaque ligne, un tableau indiquant les gares devant recevoir l'annonce des trains circulant avant l'heure.

Cette annonce incombe au régulateur régional sur les lignes régulées et au chef de la gare expédiant avant l'heure sur les lignes non régulées. Dans ce dernier cas, l'annonce fait l'objet d'un télégramme circulaire DCL ou TCO selon qu'elle doit ou qu'elle ne doit pas être transmise à toutes les gares du parcours.

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

- 21 Dans le cas où la circulation d'un train avant l'heure résulte de la suppression ou de la réduction de durée d'un garage prévu, le régulateur régional ou le chef de gare qui en prend la décision se conforme aux dispositions qui précèdent.

- 22 Lorsqu'un train est expédié d'une gare avant l'heure, le conducteur inscrit à son rapport, avant de démarrer, l'heure réelle de départ.

Lorsqu'il s'agit d'une circulation avant l'heure résultant de la réduction de la durée d'un garage ou de sa suppression, le conducteur inscrit à son rapport l'heure réelle de départ ou de passage au droit de l'installation intéressée.

Dans les deux cas, les temps de parcours mentionnés à l'horaire sont ensuite respectés.

TITRE IV. — MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN FACULTATIF.

1. PRINCIPES.

- 23 En principe, un train facultatif ne peut pas ouvrir le service sur une ligne à double voie.

S'il doit être dérogé à cette règle et si la mise en marche du train facultatif n'a pu être annoncée la veille, les gares sont tenues de prendre toutes dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation. Ces dispositions feront éventuellement l'objet d'une consigne établie par l'IPX.

2. MODALITÉS D'APPLICATION.

- 24 Dès que la décision de faire circuler un train facultatif a été prise, la mise en marche est annoncée par télégramme-circulaire DCL aux gares du parcours et ateliers intéressés par le chef de la gare d'origine du train. Cette annonce s'effectue conformément aux dispositions du R.G.E. 123.30.

Exemple: Annonce de la mise en marche du train facultatif n° Z 52701 entre la gare F et la gare N.

DCL N de F n° ... cc ATD M.

"Z 52701 roule" ou "Z 52701 roule demain ... (date)".

Si le train doit effectuer un parcours sur une ligne à voie unique, les dispositions du R.G.E. 123.10 sont d'application.

- 25 Si la locomotive de remorque n'a pas été désignée expressément par l'Atelier, le chef de gare se conforme aux dispositions de l'article 31 pour ce qui concerne la connaissance de la ligne par le conducteur.

TITRE V. — MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN EXTRAORDINAIRE.

1. TRAIN EXTRAORDINAIRE MIS EN MARCHÉ PAR LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION OU PAR UN IPX.

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

Il est accusé réception de cette annonce comme indiqué ci-après.

1.1. ANNONCE FAITE PAR BULLETIN.

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

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

1.2. ANNONCE FAITE PAR TELEGRAMME CIRCULAIRE DCL.

Les centres de retransmission accusent réception à l'IPX après avoir reçu l'accusé de réception des gares terminus pour les télégrammes-circulaires qu'ils ont émis.

27 Si le train extraordinaire circule en dehors des heures d'ouverture de la ligne, les chefs de gare prennent les mesures nécessaires pour assurer le passage du train.

2. TRAIN EXTRAORDINAIRE MIS EN MARCHÉ PAR UNE GARE.

28 Le chef de gare de départ demande l'horaire :
— au régulateur régional contrôlant la ligne lorsque le train entame son parcours sur une ligne régulée ;
— au C.R.G. du groupe dont il relève dans le cas contraire.

- 29 Dès qu'il est en possession de l'horaire, le chef de la gare de départ annonce la mise en marche du train par télégramme circulaire aux gares du parcours et ateliers intéressés (R.G.E. 123.30).

Le télégramme mentionne l'horaire complet du train.

Exemple: Annonce de la mise en marche du train extraordinaire n° Z 87620 entre la gare P et la gare Z.

DCL Z de P n° ... cc ATD O.

"Z 87620 de P à Z roule (ou roule demain ... date) suivant horaire ci-après: ...".

Si le train doit effectuer un parcours sur une ligne à voie unique, les dispositions du R.G.E. 123.10 sont d'application.

- 30 Pour un train extraordinaire de voyageurs, le chef de la gare d'origine 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 la gare d'origine remet un exemplaire de l'horaire au conducteur.

Dans les deux cas, l'horaire doit:

- être rédigé sur la fiche E 286;
- 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.

- 31 Le chef de gare s'assure, en outre, que le conducteur connaît la ligne et qu'il est en possession de la fiche M 538 relative aux A.C.A., A.R.T., A.D. ou A.C.P.A. en vigueur sur l'itinéraire.

Il inscrit à la fiche de liaison E 286 les réductions de vitesse imposées à certains endroits du parcours par la présence de matériel mentionné aux listes 45, 46A, 47A, B ou C

du Tome III du L.S.T. ou de transports exceptionnels circulant sous le couvert d'un bulletin ou d'un télégramme.

Si le conducteur connaît la ligne mais n'est pas en possession de la fiche M 538, le chef de gare inscrit les informations de celle-ci au formulaire E 286. Les renseignements nécessaires sont réclamés au C.R.G.

Si le conducteur ne connaît pas la ligne, le chef de gare réquisitionne un pilote. Ce dernier est nanti par son atelier de traction de la fiche M 538 nécessaire. Le chef de gare agit envers le pilote de la même façon que ci-dessus pour ce qui concerne le matériel repris aux listes 45, 46A, 47A, B ou C du Tome III du L.S.T.

32

Dans le cas d'un train de secours partant directement d'un atelier de traction, le service de cour de cette installation communique au C.R.G. :

- la composition du train;
- la vitesse autorisée;
- l'heure probable de départ.

Le C.R.G. donne d'office au service de cour :

- le numéro du train;
- l'horaire;
- les différentes réductions de vitesse à inscrire dans les rubriques du formulaire E 286 (verso) à remettre au conducteur (A.C.A., A.R.T., ..., indications des listes 45, 46A, 47A, B ou C du Tome III du L.S.T. en vigueur sur l'itinéraire).

Le service de cour complète le formulaire E 286 recto et verso et le remet au conducteur.

Ces dernières dispositions sont également applicables aux trains et aux engins moteurs seuls, partant directement d'un atelier de traction comme train extraordinaire.

123.20.

Page 16.

- 33** Des dispositions analogues à celles de l'article 32 sont applicables dans le cas d'un train de service formé dans une installation V., E.S. ou M. (autre qu'un atelier de traction).

En pareil cas, les attributions du service de cour sont assurées par le service relevant de l'autorité V., E.S. ou M. ayant formé le train.

- 34** Un train extraordinaire mis en marche par une gare ne peut pas circuler en dehors des heures d'ouverture d'une ligne.

3. CIRCULATION D'UN ENGIN MOTEUR SEUL, D'UN TRAIN DE SECOURS, D'UN ENGIN RAIL-ROUTE, D'UN TRACTEUR, D'UNE DRAISINE OU D'UN LORRY MIS EN MARCHÉ PAR UNE GARE.

- 35** La circulation de ces éléments est assimilée à celle d'un train extraordinaire mis en marche par une gare.

L'horaire est indiqué, par le chef de la gare d'origine, au rapport du conducteur, s'il ne s'agit pas d'un parcours régulier.

Pour la circulation d'un train de secours sur une ligne où le service est clôturé, le chef de gare se conforme aux dispositions du R.G.E. 123.32 pour la remise en service de la ligne.

**TITRE VI. — SUPPRESSION D'UN TRAIN REGULIER,
D'UN TRAIN FACULTATIF OU EXTRA-
ORDINAIRE DONT LA MISE EN MARCHÉ
A ÉTÉ ANNONCÉE.**

**1. SUPPRESSION DECIDÉE PAR LA DIRECTION DE
L'EXPLOITATION OU PAR UN IPX.**

- 36** La suppression est annoncée par bulletin ou télégramme-circulaire DCL adressé aux gares et ateliers intéressés.

Il est accusé réception de cette annonce comme indiqué à l'article 26.

2. SUPPRESSION DECIDÉE PAR UNE GARE.

- 37** Le chef de la gare à partir de laquelle le train est supprimé informe les gares du parcours par télégramme circulaire DCL; copie est adressée aux ateliers intéressés.

Si le parcours du train comporte des tronçons à voie unique, il est fait application du R.G.E. 123.10.

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

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

123. Le titre VII

La gare d'accès vers un tronçon de
division repris à la liste 57 de
tomme III du LST attire le train
pour information du conducteur lorsqu'
le train ~~est~~ ^{alors} expédié vers son itinéraire
normal alors qu'il aurait dû être
expédié vers l'itinéraire de division
en vertu d'un horaire spécial, alors ACC
ou d'un bulletin -

(Texte qui
sera inséré
dans le futur)

Projet E (à suivre)

TITRE VII. — DEVIATION OU DETOURNEMENT D'UN TRAIN.

1. DEFINITIONS.

38 1.1. ITINERAIRES DE DEVIATION.

On appelle itinéraires de déviation, les itinéraires qui s'écartent du parcours prévu et qui sont repris à la liste 57 du tome III du L.S.T.

Le service M. publie des fiches de déviation précisant ces itinéraires. La possession de ces fiches et la connaissance superficielle des itinéraires de déviation sont suffisantes pour permettre au conducteur de circuler sans pilote M.

1.2. ITINERAIRES DE DETOURNEMENT.

On appelle itinéraires de détournement, les itinéraires qui s'écartent du parcours prévu et qui ne sont pas repris à la liste 57 du tome III du L.S.T.

Pour ces itinéraires il n'existe pas de fiches de déviation. Si le conducteur ne connaît pas la ligne, un pilote doit être prévu.

2. MODALITES D'APPLICATION.

39 2.1. ITINERAIRES DE DEVIATION.

2.1.1. Les itinéraires de déviation peuvent être empruntés sur le seul commandement des signaux.

Toutefois, si un itinéraire de déviation est prévu entre A et C via B, une deuxième déviation à partir de B et ramenant le train sur l'itinéraire prévu aux documents ne peut être admise que s'il existe également une fiche de déviation pour cet itinéraire (liste 57 du tome III du L.S.T.).

2.1.2. Les IPX précisent la procédure à suivre pour informer, en temps utile, les gares, dépendances et postes de block des déviations de l'espèce.

Ils s'entendent entre eux lorsque plusieurs groupes sont intéressés et prévoient, le cas échéant, une procédure par sens de marche.

2.1.3. L'annonce de la suppression du train sur l'itinéraire qui devrait être suivi normalement est soumise aux prescriptions du titre VI. *sauf si le train emprunte un itinéraire parallèle et rencontre les mêmes quai*
 Le télégramme circulaire annonçant cette suppression est rédigé comme suit :

"Z 2618 de ... (origine) à ... (destination) supprimé entre ... et ... dévié via ...".

2.2. ITINERAIRES DE DETOURNEMENT.

40 2.2.1. La circulation d'un train détourné est soumise aux conditions prévues au titre V pour un train extraordinaire mis en marche par une gare.

Le télégramme circulaire annonçant le détournement est rédigé comme suit :

"Z 2618 de ... (origine) à ... (destination) détourné entre ... et ... via ... suivra l'horaire ci-après: ...".

41 2.2.2. L'annonce de la suppression du train sur l'itinéraire qui devrait être suivi normalement est soumise aux prescriptions du titre VI.

Le télégramme circulaire annonçant cette suppression est rédigé comme suit :

"Z 2618 de ... (origine) à ... (destination) supprimé entre ... et ... détourné via ...".

42 2.2.3. Il est fait application du R.G.E. 123.10 lorsque le détournement comporte :

- la circulation de ce train sur une ligne à voie unique;
- l'abandon d'une partie du parcours sur la ligne à voie unique.

- 43 2.2.4.** 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 (R.G.E. 123.32).
- 44 2.2.5.** Le chef de gare se conforme aux dispositions de l'article 31 pour ce qui concerne la connaissance de la ligne par le conducteur.

N 10
R
voir texte
R 6 E 123.10
(page 23)

TITRE VIII. — CIRCULATION DES PARCOURS LOCAUX.

1. DISPOSITIONS GENERALES.

45 On entend par parcours locaux tombant sous l'application du présent titre :

- les trains et parcours qui leur sont assimilés effectuant des opérations en cours de route, soit pour des travaux en pleine voie, soit pour la desserte d'une installation intermédiaire;
- les trains n'opérant pas en cours de route et circulant entre une gare intervenant dans le service de block et une installation intermédiaire sans poste de block ou inversément;
- toute circulation d'engins quelconques mis sur rails et/ou hors rails en dehors d'une gare.

Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas :

- aux trains de voyageurs: ceux-ci doivent effectuer le parcours complet entre deux gares intervenant dans le service de block. 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 (R.G.E. 123.32);
- aux circulations sur une voie hors service (R.G.S., fascicule IV, titre II).

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

- 47 La circulation de parcours locaux ne peut être organisée qu'entre deux gares voisines (1) intervenant dans le service de block (2).

Toutefois, des circulations de parcours locaux peuvent être organisées entre une gare et un poste de block de pleine voie aux conditions suivantes :

- ces circulations doivent être prévues par les documents horaires ou être mises en marche par un bulletin ou un télégramme en tenant lieu;
- elles doivent s'effectuer à voie normale au départ de la gare desservie par du personnel E. qualifié et y rebrousser ensuite à contre-voie sans garer dans une installation intermédiaire pour permettre d'autres circulations;
- elles peuvent atteindre mais non dépasser un poste de block de bifurcation en pleine voie.

- 48 Dans le cas où le tronçon compris entre deux gares intervenant dans le service de block comporte une bifurcation en pleine voie, les mesures de sécurité imposées par le présent règlement sont adaptées à la situation des lieux et à la nature du parcours.

- 49 Il est interdit de laisser circuler simultanément sur la même voie entre les deux gares, deux mouvements assujettis aux dispositions du présent titre.

Il peut toutefois être dérogé à cette règle s'il existe un poste de block intermédiaire lorsque deux mouvements doivent être expédiés successivement à voie normale, l'un d'entre eux ou les deux effectuant le parcours complet.

(1) Ces deux gares voisines doivent être précisées dans les bulletins établis pour des circulations de parcours locaux s'effectuant à contre-voie.

(2) Sur les lignes équipées du block automatique, on entend par "gare intervenant dans le service de block" toute gare disposant des installations et, au moment où la circulation doit s'effectuer, du personnel nécessaire pour intervenir dans le service de block.

- 50 Immédiatement avant d'expédier le train, le chef de gare informe ou fait informer des mouvements à effectuer l'autre gare intervenant dans le service de block ainsi que les signaleurs intéressés.

Pour les circulations dont le départ s'effectue à voie normale et qui rebrousse vers le point de départ, seuls les signaleurs intéressés sont informés du mouvement.

L'information précise la nature des mouvements, leur sens de circulation ainsi que le moment où ils seront exécutés.

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

- 51 Un chef de gare doit se trouver présent dans les installations intermédiaires:

- pour le garage d'un train;
- pour l'expédition d'un train;
- pour autoriser le rebroussement d'un train vers son point de départ après desserte, lorsque des PN automatiques, situés dans la section non entièrement parcourue, doivent être franchis (1).

- 52 Dans certains cas particuliers, des circulations peuvent être organisées à contre-voie entre deux gares voisines intervenant dans le service de block en vue d'assurer la desserte de l'une d'entre elles.

Les dispositions prévues dans le présent titre pour les trains effectuant le parcours complet entre deux gares seront d'application pour ces circulations. Il sera toutefois tenu compte des sécurités matérielles qui seraient éventuellement réalisées.

Chaque cas fera l'objet d'une consigne à soumettre à l'approbation de l'IPX.

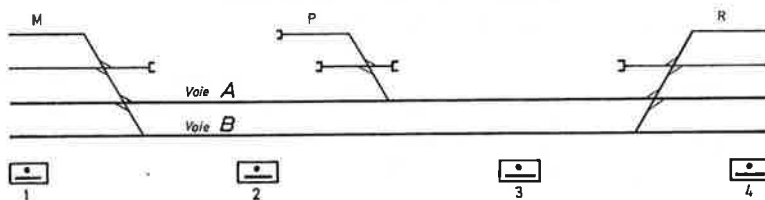
- (1) La surveillance des opérations pour la desserte des gares intermédiaires, sans libération de la voie principale et sans rebroussement du mouvement vers le point de départ après la desserte lorsque des PN automatiques doivent être franchis, peut être exercée exceptionnellement par un commis de factage.

Cette dérogation doit être accordée par IPX.

- 53 Indépendamment des dispositions prévues pour chaque cas par la présente réglementation, les chefs de gares et les signaleurs se conforment aux règlements, consignes et instructions locales réglant la desserte des installations intermédiaires.
- 54 Les dispositions à prendre pour l'application du block-system, la manœuvre des signaux, la protection des gares, la protection des mouvements et le franchissement des PN automatiques et autres points dangereux, font l'objet du:
- R.G.S., fascicule II, titres II, IV et VIII;
 - R.G.S., fascicule VI, titres II et III.

Les mesures de sécurité particulières à la circulation à contre-voie font l'objet de la rubrique 3.3. du présent titre (articles 82 à 84).

2. MODALITES D'APPLICATION.



M et R = gares intervenant dans le service de block.

P = installation intermédiaire.

2 et 3 = postes de block de pleine voie.

2.1. CIRCULATION A VOIE NORMALE SANS REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART (le parcours s'effectue dans le sens M — R).

2.1.1. Le tronçon M — R est parcouru entièrement.

- 55 Le train peut être expédié sans^{l'}autorisation de la gare R.

2.1.2. Le tronçon M — R n'est pas parcouru entièrement.

2.1.2.1. LE PARCOURS A POUR ORIGINE LA GARE M ET DOIT ETRE GARE DANS L'INSTALLATION INTER-MEDIAIRE P.

56 Le train peut être expédié sans^{pp} autorisation de la gare R.

57 Lorsque le garage est terminé et que les aiguillages sont immobilisés en position correcte, le chef de gare se trouvant sur place en P informe le chef de gare de départ M de la libération de la voie par le télégramme suivant :

"N° ... train Z 74019 garé complet à P-heure".

Dès que ce télégramme est lancé, le train garé ne peut plus réoccuper la voie principale sans que les formalités prévues aient été effectuées.

58 Le chef de la gare M retransmet le télégramme de libération au signaleur du block 2 qui a admis le train dans la section de block non entièrement parcourue.

2.1.2.2. LE PARCOURS A POUR ORIGINE L'INSTALLATION INTERMEDIAIRE P ET RENTRE A R.

59 Avant de laisser occuper la voie principale, le chef de gare se trouvant sur place en P demande l'autorisation au chef de la première gare intervenant dans le service de block et se trouvant à l'amont du mouvement à exécuter (M).

Le chef de gare M :

— invite le signaleur du block 2 à lancer l'annonce Am au block 3 et se fait confirmer la réception de l'annonce Bm;

— autorise l'occupation de la voie principale par le télégramme suivant :

De M à P : "Train Z 74019 peut occuper la voie de M vers R".

60 Le départ du train de l'installation intermédiaire est autorisé par le chef de gare se trouvant sur place.

2.2. CIRCULATION A CONTRE-VOIE SANS REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART (le parcours s'effectue dans le sens R — M) (1).

2.2.1. Le tronçon R — M est parcouru entièrement.

61 Le mouvement est subordonné à l'autorisation du chef de gare M. Après entente, le chef de gare M suspend toute expédition de trains vers R et assure la protection du mouvement et la protection de sa gare.

L'autorisation est sollicitée par R et est accordée par M dès que les mesures ont été prises.

De R à M: "Dernier train reçu de M est E 804 — Puis-je expédier Z 74019 à contre-voie?"

De M à R: "Dernier train expédié vers R est E 804 — Pouvez expédier Z 74019 à contre-voie?"

62 Le chef de gare R expédie le train sur délivrance au conducteur d'un ordre de franchissement S 422 établi pour la contre-voie.

63 Après l'entrée du train à M, le chef de gare M s'assure que celui-ci est complet et autorise son signaleur à enlever les dispositifs de protection du mouvement et de sa gare.

Remarque: Lorsque les gares R et M sont les gares d'about d'un tronçon équipé de l'appareillage BSRM et que les opérations à effectuer en cours de route ne nécessitent pas la levée de mesures de sécurité contrôlées par le BSRM, le parcours local est assimilé à un train circulant à contre-voie pour dégager un tron-

(1) Voir les dispositions particulières prévues à l'article 82.

çon chargé. Il est fait application du R.G.E. 123.23, titre VI et du R.G.S. fascicule II titre VIII en lieu et place des dispositions reprises aux articles 61 à 63 ci-dessus.

2.2.2. Le tronçon R — M n'est pas parcouru entièrement.

2.2.2.1. LE PARCOURS A POUR ORIGINE LA GARE R ET DOIT ETRE GARE DANS L'INSTALLATION INTERMEDIAIRE P.

64 Le mouvement est subordonné à l'autorisation de la gare M. Les dispositions des articles 61 et 62 sont d'application.

65 Après le garage du train, les dispositions de l'article 57 sont d'application. L'information de la libération de la voie est donnée au chef de la gare de départ R.

66 Le chef de gare R retransmet le télégramme de libération au chef de la gare M et au signaleur du block 3 qui a admis le train dans la section non entièrement parcourue.

67 Dès réception du télégramme de libération, le chef de la gare M autorise l'enlèvement des dispositifs de protection du mouvement et de protection de sa gare.

2.2.2.2. LE PARCOURS A POUR ORIGINE L'INSTALLATION INTERMEDIAIRE P ET ENTRE A M.

68 Avant de laisser occuper la voie principale, le chef de gare surveillant les opérations dans l'installation intermédiaire en demande l'autorisation au chef de la première gare intervenant dans le service de block et se trouvant à l'amont du mouvement à exécuter (R).

69 Le chef de la gare R considère le parcours comme s'effectuant au départ de sa gare et applique les dispositions de l'article 61. Dès réception de l'autorisation de la gare M, le chef de la gare R invite le signaleur du block 3 à lancer les annonces CCV—CCVz et Am au block 2 et se fait confirmer la réception de l'annonce Bm.

Il autorise ensuite l'occupation de la voie principale par le télégramme :

De R à P: "Train Z 74019 peut occuper la voie de M vers R".

70 Le départ du train de l'installation intermédiaire est autorisé sur délivrance au conducteur d'un ordre de franchissement S 422 établi pour la circulation à contre-voie.

71 Après entrée du train à M, le chef de la gare M se conforme aux dispositions de l'article 63.

2.3. CIRCULATION A VOIE NORMALE (OU A CONTRE-VOIE) (1) SUIVI D'UN REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART.

2.3.1. Départ à voie normale de la gare M et rentrée à contre-voie.

72 Le train peut être expédié sans^{l'} autorisation de la gare R.

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

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

(1) Voir les dispositions particulières prévues aux articles 82 à 84.

74 Le retour du train vers son point de départ s'effectue sans autorisation des gares M et R.

75 Après la rentrée du train à M, le chef de la gare M applique les dispositions de l'article 63.

2.3.2. Départ à contre-voie de la gare R et rentrée à voie normale.

76 Le mouvement est subordonné à l'autorisation de la gare M. Les dispositions des articles 61, 62, et 74 sont d'application.

77 Après la rentrée du train à R, le chef de la gare R :
— s'assure que celui-ci est complet;
— annonce la rentrée du train au chef de la gare M par le télégramme :
De R à M: "Train Z 74019 rentré complet à R".

A la réception de ce télégramme, le chef de la gare M enlève ou fait enlever les dispositifs de protection du mouvement et de protection de sa gare placés en application des prescriptions de l'article 61.

2.3.3. Départ à voie normale ou à contre-voie de l'installation intermédiaire P et rebroussement vers cette installation.

78 Les dispositions prévues ci-dessus pour le départ du train d'une installation intermédiaire et pour le garage dans une installation intermédiaire sont d'application.

Le rebroussement du train à partir du point extrême atteint au parcours aller s'effectue sans autorisation des gares M et R.

3. DISPOSITIONS PARTICULIERES.

3.1. CIRCULATION EN DEHORS DES HEURES D'OUVERTURE D'UNE LIGNE.

79 La circulation des trains, effectuant des opérations entre deux gares intervenant dans le service de block ou n'effectuant pas le parcours complet entre ces gares, est interdite en dehors des heures d'ouverture du tronçon de ligne à parcourir.

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour les trains à expédier par une gare intervenant dans le service de block et devant rebrousser à leur point de départ. Ces trains ne peuvent être mis en marche que par bulletin ou télégramme de la Direction E. ou d'un IPX.

80 Les dispositions suivantes sont d'application pour leur circulation :

- a) la gare où s'effectue le départ doit se trouver en service pour le départ et la rentrée du train;
- b) les télégrammes éventuellement prescrits ainsi que les annonces de block sont échangés avant la fermeture de la ligne;
- c) le chef de la gare de départ s'assure de la rentrée effective du train. Dès la réouverture de la ligne, il informe les signaleurs intéressés de ce que les annonces relatives à la libération de la voie peuvent être échangées. Si le train a été expédié à contre-voie, le chef de gare en annonce la rentrée au chef de l'autre gare, conformément aux dispositions de l'article 77.

3.2. MISE SUR RAILS ET/OU HORS RAILS D'UN VEHICULE LEGER (LORRY, ENGIN RAIL-ROUTE) EN PLEINE VOIE.

81 Ces opérations sont assimilées à l'expédition d'un train d'une installation intermédiaire ou au garage d'un train dans une telle installation.

Toutefois :

- la surveillance des opérations de mise sur rails et/ou de mise hors rails est assurée par l'agent qualifié du service M., V. ou E.S.;
- l'autorisation de mise sur rails doit, dans tous les cas, être donnée par le chef de la gare intervenant dans le service de block et situé en amont par rapport au mouvement à effectuer. Ce chef de gare applique, au préalable, les mêmes dispositions que pour un parcours au départ de sa propre gare, le texte des télégrammes étant adaptés à la nature de la circulation.

3.3. MESURES DE SECURITE PARTICULIERES A LA CIRCULATION A CONTRE-VOIE.

3.3.1. Expédition d'un train à contre-voie.

82 Avant d'expédier un train à contre-voie ou d'autoriser l'expédition d'un train à contre-voie au départ d'une installation intermédiaire, le chef de gare doit se faire confirmer par les signaleurs des postes intermédiaires qui sont intéressés par le mouvement, l'exécution des mesures de sécurité définies aux chiffres 88.a) 88.b) de leur instruction locale.

3.3.2. Expédition à voie normale suivie d'un rebroussement à contre-voie.

- 83** Avant d'expédier le train à voie normale, le chef de gare se fait confirmer par les postes intermédiaires qui sont intéressés par le mouvement, l'exécution des mesures de sécurité définies au chiffre 88.a) de leur instruction locale.

3.3.3. Remarque.

- 84** Dans les gares, les mesures de sécurité à prendre pour une circulation à contre-voie incombent au chef de gare.

**TITRE IX. — CONNAISSANCE DES LIGNES PAR LES
CONDUCTEURS.**

- 85 Un conducteur appelé à circuler sur une ligne dont il n'a pas la connaissance, doit être piloté par un agent M. Il ne peut être dérogé à cette règle que dans le cas prévu par l'article 38, 1.1.

Pour ce qui concerne l'accompagnement des trains par un agent E., voir fascicule 122.11, titre III.

123.21 — LIGNES A DOUBLE VOIE.

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 minutes.

ART. 2. — Le 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 encadrant la section isolée. Les chefs de gare utilisent le réseau téléphonique ou de téléscripteurs 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 téléscripteurs, 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.

En attendant l'instauration du block de gare à gare ou en cas d'impossibilité d'y avoir recours, l'espacement des trains dans la section de block isolée est réalisé par l'intervalle de temps.

Il en est de même lorsque ce dernier régime est plus favorable à la régularité de la circulation des trains que le régime du block de gare à gare.

Les dispositions du présent règlement à appliquer dans chaque gare et dépendance en cas d'interruption des communications de block, doivent être reprises dans la consigne locale 13/15 établie par le chef de gare.

ART. 4. — En cas d'interruption des communications téléphoniques entre les postes d'extrémité d'un tronçon équipé du block automatique, le régime d'exploitation n'est pas modifié.

Le signaleur du poste d'entrée se borne à inscrire l'annonce d'identification pour chaque train s'engageant sur le tronçon. Le signaleur du poste de sortie identifie le train et reprend les opérations normales de block.

En cas de besoin, le signal de block est maintenu fermé pour permettre l'identification du train.

ART. 5. — Lorsque l'interruption des communications de block affecte un poste de block de pleine voie, et pour autant que les nécessités du service 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, l'IFX 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.

Sécurité du franchissement des PN.

1. PN GARDES (Y COMPRIS LES PN AUTOMATIQUES GARDES PROVISOIREMENT).

ART. 6. — Le chef de gare ou le signaleur (poste de pleine voie) remet au conducteur de chaque train qu'il expédie, un ordre S 379 pour chacun des PN gardés, sauf pour ceux dont le signal de couverture est enclenché avec les barrières, se trouvant :

- entre les postes d'extrémité isolés d'un tronçon de block automatique;
- dans la section isolée en cas d'application du régime de l'intervalle de temps (titre II);
- entre les gares encadrant la section isolée en cas d'application du régime du block-system par téléphone entre ces gares (titre III).

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'interruption des communications entre les postes d'extrémité d'un tronçon de block automatique, le chef de gare ou le signaleur (poste de pleine voie) remet au conducteur de chaque train qu'il expédie un ordre S 379 pour chacun des PN automatiques dont son poste de block ne dispose pas du contrôle de fonctionnement,

ES
84

Toutefois, lorsque les chefs des gares encadrant le tronçon isolé peuvent encore correspondre entre eux et, de quelle que manière que ce soit, avec le poste de block situé de leur côté, la délivrance de S 379 n'a lieu que pour les PN automatiques dérangés.

A cette fin, dès qu'ils sont avisés de l'interruption des communications, les chefs de gare consultent le poste de block situé de leur côté et se communiquent réciproquement les numéros des PN automatiques dérangés, ainsi que les numéros des PN automatiques gardés provisoirement.

Les chefs de gare se font aviser par ces mêmes postes de block de toute modification survenant dans le fonctionnement des PN automatiques au cours de l'exploitation sans communications de block entre les signaleurs et se transmettent les informations voulues.

Si une interruption des communications survient entre les chefs de gare, ces dernières informations sont faites par le premier train.

ART. 8. — En cas d'application du régime de l'intervalle de temps, le chef de gare ou le signaleur (poste de pleine voie) remet au conducteur de chaque train qu'il expédie, un ordre S 379 pour chacun des PN automatiques se trouvant dans la section isolée :

- dont son poste de block ne dispose pas du contrôle de fonctionnement,
- 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 de l'intervalle de temps lorsque l'annonce normale de sortie, de la section isolée, du train précédent, a été reçue.

(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 E.S. local.

Lorsque les chefs des gares encadrant la section isolée peuvent encore correspondre entre eux et, de quelle que manière que ce soit, avec le poste d'entrée de la section isolée, situé de leur côté, la délivrance de S 379 n'a lieu que pour les PN automatiques équipés de CV longs qui seraient dérangés et pour les PN automatiques équipés de CV courts ou de pédales d'annonce.

A cette fin, les chefs de gare procèdent comme s'il s'agissait d'un tronçon de block automatique dont les postes de block d'extrémité sont isolés (art. 7).

ART. 9. — 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 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.

Les chefs de gare se font aviser par les postes de block de toute modification survenant dans le fonctionnement des PN automatiques aux 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 fonctionne-

ment, 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.

Obligations des gardes-barrières.

ART. 10. — Dès qu'il est avisé du nouveau régime établi, la garde-barrière inscrit dans son carnet d'annonces, selon le cas :

- "Intervalle de temps établi entre block n° et block n° (heure)";
- "Block-system de gare à gare établi entre et (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. 11. — Les prescriptions de l'instruction locale du PN relatives au moment de fermeture des barrières ne sont plus d'application sous le régime de l'intervalle de temps ou du block-system entre gares.

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 à voie normale ou à contre-voie. L'instruction locale du PN prescrira toute mesure spéciale qui serait éventuellement à prendre.

ART. 12. — 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.
RÉGIME DE L'INTERVALLE DE TEMPS.

Définition.

ART. 13. — Le régime de l'intervalle de temps consiste à maintenir entre les trains circulant dans le même sens un intervalle minimum de 5 minutes en remplacement de l'intervalle de distance réalisé par le block-system.

Ce régime est organisé entre les deux postes de block d'extrémité de la section isolée.

**A. ENTREE DES TRAINS DANS LA SECTION DE
BLOCK ISOLEE.**

Obligations du chef de gare et des signaleurs.

**1. LE POSTE D'ENTREE DE LA SECTION DE BLOCK ISOLEE
EST POSTE DE GARE.**

ART. 14. — Le chef de gare avise le signaleur de l'instauration du régime de l'intervalle de temps par la communication :

« Intervalle de temps établi entre block n° et
block n° (premier poste d'aval) (heure) ».

Cette communication est inscrite :

- par le chef de gare : dans un carnet **S 478 F**;
- par le signaleur : dans le carnet de block de chaque sens de marche.

ART. 15. — A la réception de cet avis, le signaleur place une plaque rouge sur les leviers des signaux de départ donnant accès à la section isolée ou des itinéraires correspondants.

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 un carnet **S 478 F**;
- par le signaleur : dans le carnet de block du sens de marche correspondant.

ART. 16. — Lorsque le chef de gare se trouve 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. — Lors de l'expédition de chaque train, le chef de gare :

- remet au conducteur un ordre de marche à vue **S 378** avec motif : « Intervalle de temps entre block n° et block n° »;
- s'assure qu'un délai minimum de 5 minutes s'est écoulé depuis le passage du train précédent. Ce délai n'est pas respecté pour le premier train si l'annonce D-Dz a été échangée pour le train précédent;
- autorise l'ouverture du signal.

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

ART. 18. — Si l'interruption des communications de block se produit pendant les heures d'absence du chef de gare, le signaleur fait appel à ce dernier et, en attendant son arrivée, agit comme le signaleur d'un poste de pleine voie (art. 19).

2. LE POSTE D'ENTREE DE LA SECTION ISOLEE EST POSTE DE PLEINE VOIE.

ART. 19. — Après avoir constaté l'interruption des communications de block et en attendant l'instauration du régime du block-system de gare à gare, le signaleur :

- maintient le signal de block fermé;
- inscrit dans le carnet de block de chaque sens de marche la mention : « Intervalle de temps établi entre block n° et block n° (heure) »;
- remet au conducteur de chaque train un ordre de marche à vue **S 378** avec motif : « Intervalle de temps entre block n° et block n° »;
- s'assure qu'un délai minimum de 5 minutes s'est écoulé depuis le passage du train précédent. Ce délai n'est pas respecté pour le premier train si l'annonce D-Dz a été échangée pour le train précédent;
- ouvre le signal de block et le referme dès que le train est entré dans la section.

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

3. POINTS DANGEREUX COUVERTS PAR LE POSTE D'AMONT.

ART. 20. — 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'intervalle de temps 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.

4. INSCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS.

ART. 21. — Dès qu'un train circulant sous le régime de l'intervalle de temps a pénétré dans une section de block isolée, le signaleur du poste d'entrée inscrit dans le carnet de block du sens de marche considéré, la mention :

« C — train n° Intervalle de temps (heure) ».

5. INFORMATION AUX GARDES-BARRIERES.

ART. 22. — Tous les gardes-barrières des PN situés dans la section de block isolée doivent être informés de l'instauration du régime de l'intervalle de temps.

Le signaleur du poste d'entrée de la section de block isolée avise les gardes-barrières des PN qui peuvent encore être atteints au moyen des relations téléphoniques normales par la communication suivante :

« Intervalle de temps établi entre block n° et block n° (heure) »

à inscrire dans les carnets d'annonces.

Les gardes-barrières qui n'ont pu être informés sont avisés par le conducteur du premier train expédié, dans chaque sens, sous le nouveau régime.

Le chef de gare ou le signaleur du poste de block d'entrée de la section isolée indique au verso de l'ordre de marche à vue S 378 remis au conducteur, le numéro des PN à aviser et leur emplacement (cumulée).

L'intervalle à maintenir entre le premier train et le suivant est de 10 minutes, au moins, dans ce cas particulier.

ART. 23. — Les PN gardés à service discontinu dont l'heure de reprise du gardiennage se situe au cours de l'exploitation de la section de block sous le régime de l'intervalle de temps, sont avisés conformément aux prescriptions de l'art. 22 dès leur prise du service.

ART. 24. — Les PN se trouvant dans les sections de block situées de part et d'autre de chaque poste de block sont mentionnés à l'instruction locale avec l'indication de leur emplacement (cumulée), du régime et des heures de gardiennage.

Obligations des conducteurs.

ART. 25. — Le conducteur d'un train circulant sous le régime de l'intervalle de temps :

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

Au poste de sortie de la section isolée, le conducteur respecte les indications de la signalisation.

Le conducteur du premier train expédié sous le régime de l'intervalle de temps s'arrête aux PN indiqués au verso de l'ordre de marche à vue S 378. Il appelle le garde-barrière en donnant à plusieurs reprises un coup allongé du 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.

B. RECEPTION DES TRAINS VENANT DE LA SECTION ISOLEE.

1. LE POSTE DE SORTIE DE LA SECTION DE BLOCK ISOLEE EST UN POSTE DE GARE.

ART. 26. — La manœuvre des signaux d'arrivée reste soumise aux prescriptions de l'instruction locale du poste.

Le chef de gare identifie le train et en informe le signaleur en vue de lui permettre la reprise des annonces normales de block; il s'applique à éviter l'arrêt des trains aux signaux d'entrée.

2. LE POSTE DE SORTIE DE LA SECTION DE BLOCK EST UN POSTE DE PLEINE VOIE.

ART. 27. — Le signaleur identifie les trains et reprend les opérations normales de block. En cas de besoin, le signal de block est maintenu fermé pour permettre l'identification du train.

3. INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS DANS DEUX SECTIONS SUCCESSIVES.

ART. 28. — Si les opérations de block ne peuvent être reprises à partir du poste de sortie d'une section isolée, les prescriptions du littera A sont d'application dans la seconde section de block isolée.

4. INSCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS.

ART. 29. — Dès qu'un train circulant sous le régime de l'intervalle de temps a été identifié, le signaleur du poste de sortie de la section isolée inscrit dans le carnet de block du sens de marche considéré la mention :

”Train n° arrivé à (heure)”.

C. RETABLISSEMENT DU SERVICE NORMAL.

ART. 30. -- Dès qu'ils sont avisés du rétablissement des communications de block, les signaleurs des postes de block d'entrée et de sortie de la section isolée :

- suspendent l'expédition des trains;
- inscrivent dans le carnet de block de chaque sens de marche la mention "Block-system normal rétabli";
- déterminent le dernier train expédié dans chaque sens sous le régime de l'intervalle de temps;
- échangent les annonces "C-Cz" pour ces trains.

Pour chaque sens de marche :

- le signaleur du poste de block de sortie de la section qui était isolée échange avec le signaleur du poste de block d'entrée les annonces "D-Dz" pour le dernier train ayant circulé sous le régime de l'intervalle de temps;
- le signaleur du poste de block d'entrée reprend ensuite l'expédition des trains sous le régime du block-system normal et en informe son chef de gare ou le chef de la première gare en amont.

ART. 31. — Les gardes-barrières sont avisés du rétablissement du service normal, pour chaque sens de marche, par les agents qui leur annoncent les trains.

La communication "Block-system normal rétabli pour le sens de marche de vers" est inscrite dans les carnets d'annonces intéressés.

D. DISPOSITIONS PARTICULIERES.

Protection d'un train arrêté en pleine voie.

ART. 32. — La protection du train est assurée par le signal de queue et par l'obligation pour le conducteur du train suivant de respecter la marche à vue.

Lorsqu'un train doit être expédié d'une gare sous le régime de l'intervalle de temps alors que les signaux de nuit sont de rigueur, le personnel de gare vérifie ou fait vérifier au préalable l'efficacité du signal de queue.

Trains opérant entre deux gares (mouvements locaux).

ART. 33. -- La circulation de trains opérant entre les deux gares encadrant la section de block isolée ainsi que la circulation des trains n'effectuant pas le parcours complet entre ces deux gares sont interdites.

Toutefois, des trains de travaux organisés en vue du rétablissement de la situation normale peuvent être mis en marche aux conditions suivantes :

- partir à voie normale d'une gare;
- ne pas dépasser le poste sortie de la section de block isolée;
- rentrer à contre-voie dans la gare de départ dès que les opérations sont terminées.

ART. 34. — Si, au moment de l'interruption des communications de block, un train effectue des opérations entre les deux gares encadrant la section isolée, il est interdit d'expédier le premier train sur la même voie sous le régime de l'intervalle de temps avant d'avoir reçu l'assurance que la voie a été libérée.

ART. 35. -- Réservé.

TITRE III.

**BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES
PAR TELEPHONE ENTRE GARES.**

A. INSTAURATION.

Principes.

ART. 36. — Le tronçon délimité par les deux gares encadrant la section de block isolée constitue une seule section de block.

ART. 37. — Les chefs de ces deux gares échangent les annonces du block-system par téléphone et les inscrivent dans des carnets **S 478 A** et **B** spécialement réservés à cet usage.

Obligations des gares.

ART. 38. — Avant d'instaurer le block-system par téléphone entre gares, chacun des chefs des gares fait au signaleur de sa gare la communication suivante :

« Block-system de gare à gare établi entre
et ».

Cette communication est inscrite dans le carnet de block de chaque sens de marche.

ART. 39. — A la réception de cet avis, le signaleur place une plaque rouge sur les leviers des signaux d'entrée et de sortie de la section de block ou des itinéraires correspondants.

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 les carnets de block du sens de marche considéré.

ART. 40. — Lorsque le chef de gare se trouve au poste de signalisation, il est responsable de la manœuvre de ces signaux et les annonces « Sg-Sgz » et « Sa-Saz » ne sont pas échangées.

ART. 41. — Avant d'expédier le premier train, le chef de chaque gare avise les signaleurs des postes de block de pleine voie et les gardes-barrières des PN qu'il peut atteindre directement par téléphone.

L'information est faite :

1° aux signaleurs de pleine voie dans la forme :

« Block-system de gare à gare établi entre
et Le poste de block n° n'assure plus
l'espacement des trains pour le sens de marche de
..... vers (heure) ».

2° aux gardes-barrières dans la forme :

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

Le chef de gare inscrit cette communication dans le carnet de block du sens de marche considéré.

ART. 42. — Les signaleurs des postes de block de pleine voie et les gardes-barrières des PN qui n'ont pu être informés comme prévu à l'art. 41 ci-dessus, sont avisés de l'instauration du block-system de gare à gare par le conducteur du premier train expédié dans chaque sens sous le nouveau régime.

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

Block-system de gare à gare établi entre et			Cumulée	Signature de l'agent du poste
Numéros des postes à informer				
Block	PN			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Timbre à date </div>				
<p>Les postes de block de pleine voie indiqués ci-dessus n'assurent plus l'espacement des trains pour le sens de marche de vers</p> <p style="text-align: right;">Le Chef de gare, (signature)</p>				

Le chef de gare prescrit au conducteur de faire arrêt à hauteur des postes désignés. 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.

ART. 43. — Les PN gardés à service discontinu dont l'heure de reprise du gardiennage se situe au cours de l'exploitation sous le régime du block de gare à gare, sont avisés conformément aux prescriptions de l'art. 41 ou de l'art. 42 dès leur prise de service.

Obligations du signaleur de pleine voie.

ART. 44. — La communication du chef de gare (art. 41) ou l'information faite à l'intervention du conducteur (art. 42) :

« Block-system de gare à gare établi entre et Le poste de block n° n'assure plus l'espacement des trains pour le sens de marche de vers »

est inscrite par le signaleur dans le carnet de block du sens de marche considéré.

Il ouvre ensuite les signaux pour le sens de marche et les maintient ouverts jusqu'à la réception de l'annonce :

« Block-system normal rétabli pour le sens de marche de vers ».

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 du 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. 45. — La circulation des trains opérant entre les deux gares ainsi que la circulation des trains n'effectuant pas le parcours complet entre ces deux gares sont interdites.

Toutefois, des trains de travaux organisés en vue du rétablissement de la situation normale peuvent être mis en marche à la condition de partir à voie normale de l'une des deux gares et d'effectuer le parcours complet entre ces gares.

B. RETABLISSEMENT DU SERVICE NORMAL.

ART. 46. — Dès que les deux chefs de gare d'about sont avisés du rétablissement des communications de block, ils suspendent l'expédition des trains et déterminent le dernier train expédié dans chaque sens sous le régime du block de gare à gare.

Pour chaque sens de marche :

- le chef de la gare de sortie du tronçon échange avec son collègue de la gare d'entrée, les annonces "D-Dz" pour le dernier train ayant circulé sous le régime du block de gare à gare;
- après échange des annonces "D-Dz", le chef de gare qui a expédié le dernier train pour le sens de marche considéré, transmet au signaleur du poste de block de sa gare le télégramme suivant, destiné au chef de l'autre gare :
"Block-system normal rétabli pour le sens de marche de vers"

Ce télégramme chemine de poste de block à poste de block gardé.

Il est inscrit par les chefs de gare et les signaleurs dans le carnet de block utilisé pour le sens de marche indiqué.

ART. 47. — Les gardes-barrières sont avisés du rétablissement du service normal, pour chaque sens de marche, par les agents qui leur annoncent les trains.

La communication "Block-system normal rétabli pour le sens de marche de vers" est inscrite dans les carnets d'annonces intéressés.

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. 48. — 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. 49. — 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. 42 suivant le régime d'exploitation en vigueur.

Lignes à service discontinu.

ART. 50. — 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. 51. — 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° CLOTURE DU SERVICE.

a) **Les signaleurs et les gardes-barrières** mentionnent dans leurs carnets de block de chaque sens de marche et carnets d'annonces 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° REOUVERTURE DU SERVICE.

a) **Chaque signaleur et chaque garde-barrière**, après avoir visé dans chacun des carnets de block ou dans son carnet d'annonces les mentions inscrites par son prédécesseur :

- effectue l'essai de ses relations téléphoniques;
 - inscrit dans ce ou ces mêmes carnets, pour chaque sens de marche, 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.

FASCICULE 123.22.

CIRCULATION A VOIE UNIQUE
AVEC INTERRUPTION
DES COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES.

TITRE I.

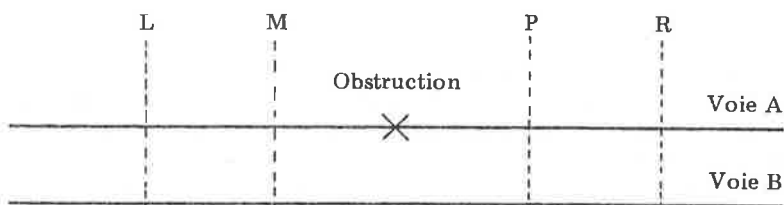
DISPOSITIONS GENERALES.

1. PRELIMINAIRES.

- 1 Le présent fascicule comporte les dispositions à prendre en cas d'organisation d'un service à voie unique, lorsque les communications de block sont interrompues entre deux postes de block du tronçon ou lorsque les communications téléphoniques sont interrompues entre les gares d'about.

Il comporte également les dispositions à prendre lorsque les communications téléphoniques sont interrompues entre le régulateur de ligne et un poste de block situé sur un tronçon équipé du blocage du sens de circulation matérialisé.

Le fascicule a été établi en prenant comme exemple le cas d'obstruction figuré au schéma ci-dessous.



L.M.P.R.: gares désignées pour intervenir comme gares d'about.

2. CIRCULATION DES MOUVEMENTS LOCAUX.

- 2 La circulation de trains effectuant des opérations entre les deux gares d'about ou n'effectuant pas le parcours complet entre ces deux gares est interdite.

Si les liaisons téléphoniques qui subsistent permettent l'application des dispositions prévues au fascicule 123.23 pour des circulations de ce genre, des trains organisés en vue du rétablissement de la situation normale peuvent être mis en marche à la double condition :

- de partir de la gare d'about qui expédie les trains à voie normale;
- de rentrer dans cette gare dès que les opérations sont terminées.

3. TRONCONS DE BLOCK AUTOMATIQUE.

- 3 Dans les cas où la circulation est organisée sous le régime de l'intervalle de temps, il est fait application de l'art. 4 du RGE 123. 21 pour les trains dont l'espacement est contrôlé par le block automatique.

4. SECURITE DU FRANCHISSEMENT DES PN.

4.1. PN GARDES (Y COMPRIS LES PN AUTOMATIQUES GARDES PROVISOIREMENT).

- 4 Les chefs de gare et les signaleurs appliquent les dispositions prévues en cas d'interruption des communications de block survenant sur une ligne exploitée à double voie (RGE 123.21, art. 6), étant entendu que les ordres S 379 sont délivrés aux trains circulant à contre-voie comme aux trains circulant à voie normale.

- 5 En cas d'application du régime du **slotman** (Titre II, chiffre 3) ou lorsque le tronçon est équipé du **blocage du sens de circulation matérialisé** (Titre III), il est délivré à tous les trains, qu'ils circulent à voie normale ou à contre-voie, des S 379 pour tous les PN gardés sauf pour ceux dont le signal de couverture est, pour le sens de circulation intéressé, enclenché avec les barrières.

4.2. PN AUTOMATIQUES.

- 6 En cas d'application du régime de l'intervalle de temps (Titre II, chiffre 2.1) dans une section isolée ou du régime de **block de gare à gare** entre les gares d'about (Titre II, chiffre 2.2), les chefs de gare et les signaleurs appliquent

les dispositions prévues pour ces mêmes régimes en cas d'interruption des communications survenant sur une ligne exploitée à double voie (RGE 123.21, art. 8 et 9) étant entendu que les S 379 sont délivrés aux trains circulant à contre-voie comme aux trains circulant à voie normale.

Toutefois, l'ordre S 379 au **premier train** expédié n'est pas délivré pour les PN automatiques équipés de CV courts ou de pédales d'annonce :

- a) lorsque l'annonce normale de sortie de la section isolée a été reçue;
- b) après une inversion de sens de circulation.

7

En cas d'application du régime du **slotman** entre les gares d'about du tronçon exploité à voie unique, le chef de gare remet au conducteur :

- de chaque train qu'il expédie à voie normale ou à contre-voie, un ordre S 379 pour chacun des PN automatiques situés sur le tronçon :
 - dont il ne dispose pas du contrôle de fonctionnement, à l'exception de ceux dont le fonctionnement est contrôlé par des signaux (Détection d'alarme associée au PN);
 - équipé de CV court ou de pédale d'annonce, 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 après une inversion de sens.
- du dernier train expédié avant une inversion de sens de circulation, un ordre S 379 pour chacun des PN automatiques situés sur le tronçon, les signaleurs appliquant les mesures de blocage prévues à l'IL dès réception de l'ordre délivré par le slotman. Ne sont pas concernés, les PN dont le fonctionnement est contrôlé par des signaux (Détection d'alarme associée au PN).

- 8 En cas d'interruption des communications (téléphoniques entre deux postes de block participant aux opérations de blocage du sens de circulation sur les tronçons équipés du **blocage du sens de circulation matérialisé**, les chefs de gare et les signaleurs appliquent les dispositions prévues en cas d'interruption des communications entre les postes d'extrémité d'un tronçon de block automatique exploité à double voie (RGE 123.21, art. 7), étant entendu que les S 379 sont délivrés aux trains circulant à contre-voie comme aux trains circulant à voie normale.

L'agent du poste qui expédie les mouvements et qui, lors de l'inversion du sens de circulation, ne dispose pas d'une lampe allumée blanc fixe de l'indicateur PN, doit délivrer un S 379 à chaque conducteur qui circulera sur le tronçon et ce pour tous les PN automatiques situés sur ce tronçon.

5. OBLIGATIONS DES GARDES-BARRIERES.

- 9 Les obligations des gardes-barrières sont les mêmes qu'en cas d'interruption des communications de block survenant sur une ligne exploitée à double voie (RGE 123.21, art. 10 à 12).

Lorsque les barrières sont enclenchées avec les signaux à voie normale seulement, le garde-barrière ferme les barrières et ouvre le signal lorsqu'un train circulant à voie normale est en vue; il ferme les barrières lorsqu'un train circulant à contre-voie est en vue.

TITRE II.

TRONCONS EXPLOITES AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION PAR TELEPHONE.

1. Les communications de block sont assurées mais les communications entre les deux gares d'about sont interrompues.

1.1. L'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS SE PRODUIT PENDANT L'EXPLOITATION A VOIE UNIQUE DU TRONCON.

10 En expédiant le dernier train appelé à circuler avant une inversion du sens de circulation, la gare d'about remet au conducteur un télégramme destiné à l'autre gare d'about et établi sous la forme suivante :

« Train n° est le dernier train expédié à voie normale (ou à contre-voie). M'aviser de son arrivée par télégramme transmis de block à block ».

L'arrivée du train est notifiée par le télégramme :

« Train n° arrivée à », qui chemine de poste de block à poste de block jusqu'à l'autre gare d'about.

Ce télégramme est inscrit :

- par les signaleurs, dans leur E 934;
- par les chefs de gare, dans leur carnet de tronçon.

Les annonces C - Cz ne sont plus échangées entre les chefs de gare. Les annonces de blocage se poursuivent normalement.

1.2. L'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS EXISTE AU MOMENT OU LE SERVICE A VOIE UNIQUE DOIT ETRE ORGANISE.

11 Le service à voie unique est organisé entre les gares d'about (M) et (P) situées de part et d'autre de l'obstruction. L'initiative en est prise, en accord avec le dispatcher si la ligne est dispatchisée, par la gare (P) qui expédie les trains à voie normale sur le tronçon qui sera exploité à voie unique.

123.22

Page 6.

- 12 Les gares intermédiaires, les postes de block de pleine voie et l'autre gare d'about (M) en sont avisés par un télégramme que leur remettra contre décharge recueillie sur l'exemplaire destiné à la gare d'about, le conducteur du dernier train expédié à voie normale.

Le télégramme sera établi dans la forme suivante :
« Voie A obstruée entre M et P — Service à voie unique est instauré entre M et P par la voie B — Cas n° de la consigne de ligne — Dernier train expédié à voie normale de P vers M est La gare M m'avisera de son arrivée par télégramme transmis de block à block ».

A défaut de train, les gares intermédiaires, les postes de block de pleine voie et l'autre gare d'about (M) sont avisés au moyen du même télégramme transmis de block à block.

- 13 Les gares intermédiaires et postes de pleine voie prennent, dès réception de ce télégramme, les mesures prévues par leur consigne ou leur instruction locale.

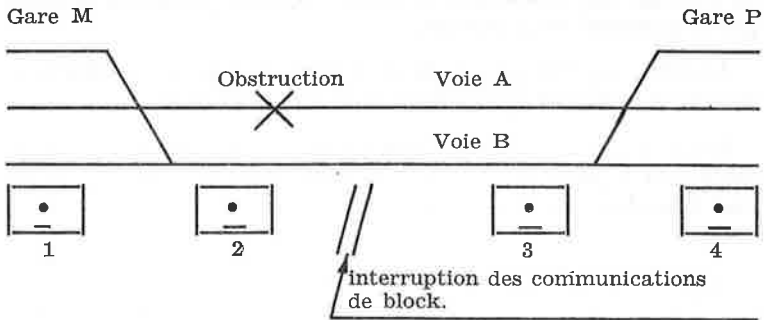
Le chef de gare (M), avise la gare (P) par l'intermédiaire des postes de block de l'arrivée du dernier train. Les dispositions de l'art. 10 sont ensuite appliquées.

Dans les gares intermédiaires, le chef de gare interdira à ses signaleurs la retransmission de la première annonce de blocage aussi longtemps que les mesures de sécurité qu'il est chargé de prendre n'ont pas été appliquées.

- 14 Si la gare (M) se trouvait dans l'impossibilité d'intervenir comme gare d'about au moment où le télégramme prévue à l'art. 12 lui est remis, elle compléterait le télégramme en l'adaptant à l'organisation d'un service à voie unique entre (P) en (L) et le ferait parvenir à la gare (L) ainsi qu'aux gares intermédiaires et postes de pleine voie situés entre (M) et (L).

2. Les communications sont assurées entre les deux gares d'about mais il y a interruption des communications de block.

- 15 Toute interruption des communications de block doit être portée sur le champ à la connaissance des deux chefs de gare d'about.



Circulation à voie unique entre (M) et (P) par voie B. Communications de block interrompues entre blocks 2 et 3.

2.1. LE TRONÇON N'EST PAS SIGNALISÉ POUR LA CONTRE-VOIE.

2.1.1. MODE D'EXPLOITATION DU TRONÇON.

- 16 Le tronçon est exploité dans les conditions normalement prévues pour un service à voie unique (fasc. 123.23), mais la circulation est organisée sous le régime de l'intervalle de temps dans la section de block 2-3 isolée.

2.1.2. BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION.

- 17 L'interruption des communications de block place les postes 2 et 3 dans l'impossibilité d'échanger entre eux les annonces de blocage.

Le chef de gare expédiant le train après le passage duquel le sens de circulation doit être inversé fait parvenir directement un ordre de blocage, par le conducteur de ce train, au premier poste ne pouvant plus être atteint par les annonces de blocage (poste 2 si la circulation à voie normale doit être bloquée et poste 3 si la circulation à contre-voie doit être bloquée).

123.22

Page 8.

Ce poste agit comme poste d'about. Il effectue les opérations et transmet l'annonce de blocage dans les conditions normales au poste avec lequel il se trouve en relation.

Dès réception de l'annonce D (carnet de tronçon) pour ce train, le même chef de gare lance un ordre de blocage au poste d'about de sa gare (poste 1 ou poste 4). L'annonce de blocage est transmise de poste en poste jusqu'au dernier poste pouvant être atteint.

L'ordre de blocage à faire remettre par le conducteur au poste isolé est établi dans la forme suivante :

« Train n° est le dernier train expédié à voie normale (ou à contre-voie). Bloquez circulation à voie normale (ou à contre-voie) après ce train ».

- 18 Les prescriptions du fascicule 123.21 relatives au régime de l'intervalle de temps sont d'application tant pour les trains circulant à contre-voie que pour les trains circulant à voie normale.

- 19 Si les communications de block se trouvent interrompues au moment où le service à voie unique doit être instauré, les postes intermédiaires en sont avisés par l'un ou l'autre des chefs de gare d'about selon les possibilités des liaisons téléphoniques qui subsistent.

Dans le cas où un poste intermédiaire ne peut être atteint, le chef de gare expédiant les trains à voie normale l'informe de l'instauration du service à voie unique en lui faisant remettre un télégramme par le conducteur du dernier train expédié à voie normale.

- 20 Si le régime de block de gare à gare est en vigueur au moment où le service à voie unique doit être organisé, les chefs des gares d'about se concertent en vue d'y mettre fin sur les deux voies et de lui substituer le régime de l'intervalle de temps dans la section isolée. Cette mesure doit précéder l'instauration du service à voie unique.

2.1.3. RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS DE BLOCK.

- 21** Les annonces C - Cz et D - Dz prévues par l'art. 30 du RGE 123.21 ne sont échangées que pour le dernier train ayant circulé entre les postes de block 2 et 3 avant le rétablissement des communications.

2.1.4. RETABLISSEMENT DU SERVICE A DOUBLE VOIE.

- 22** Si la reprise de l'exploitation à double voie se situe avant le rétablissement des communications de block, les postes intermédiaires en sont avisés dans les conditions prévues à l'art. 19.

Un poste intermédiaire qui se trouverait complètement isolé en serait avisé par le conducteur du premier train expédié vers ce poste.

2.2. LE TRONÇON EST SIGNALISE POUR LA CONTRE-VOIE.**2.2.1. MODE D'EXPLOITATION DU TRONÇON.**

- 23** Le tronçon est exploité dans les conditions normalement prévues pour un service à voie unique (fasc. 123.23) mais la circulation est organisée sous le régime du block de gare à gare entre les deux gares d'about.

Les annonces de block ainsi que les ordres et annonces de blocage sont inscrits par les chefs de gare dans un seul carnet S 478 F.

L'annonce D échangée normalement entre les chefs de gare d'about pour caractériser le dernier train précédant une inversion du sens de circulation n'est plus échangée, chaque train faisant l'objet d'une annonce D de block. Les chefs de gare se mettent d'accord pour désigner ce dernier train.

- 24** Les prescriptions du fasc. 123.21 relatives au block de gare à gare sont d'application tant pour les trains circulant à contre-voie que pour les trains circulant à voie normale.

123.22

Page 10.

Les informations prévues par les art. 41, 42 et 44 sont adaptées à la circulation à voie unique si ce régime est en vigueur au moment où les communications téléphoniques sont interrompues.

L'information prévue à l'art. 42 aux postes qui ne peuvent être atteints téléphoniquement est confiée au conducteur du premier train expédié dans l'un ou l'autre sens, sous le nouveau régime.

2.2.2. BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION.

25 Les dispositions de l'art. 17 du présent fascicule sont d'application. Aucune annonce de block n'étant plus échangée, la gare d'about notifie l'arrivée du dernier train au signaleur du poste ne pouvant pas être atteint par l'annonce de blocage. Celui-ci ne peut entamer les opérations de blocage avant d'avoir reçu cette information.

26 Les dispositions de l'art. 19 sont d'application si les communications de block sont interrompues au moment où le service à voie unique doit être instauré.

2.2.3. RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS DE BLOCK.

27 Les signaleurs sont informés du rétablissement du block-system normal par un télégramme rédigé comme suit :

« Block-system normal rétabli pour les deux sens de marche sur la voie A (ou B) ».

Ce télégramme est lancé par le chef de la gare d'about autorisé à expédier les trains sur le tronçon, après réception de l'annonce D pour le dernier train ayant circulé sous le régime du block de gare à gare. Les dispositions de l'art. 46 du RGE 123.21 relatives à la transmission et à l'inscription de ce télégramme sont d'application.

2.2.4. RETABLISSEMENT DU SERVICE A DOUBLE VOIE.

- 28 Si la reprise de l'exploitation à double voie se situe avant le rétablissement des communications de block, les chefs des gares d'about se concertent avec les chefs des gares intermédiaires pour faire instaurer, soit le régime du block de gare à gare entre deux gares plus rapprochées, soit le régime de l'intervalle de temps entre les deux postes isolés.

Sur les lignes dispatchisées, c'est au dispatcher qu'incombe de soin d'apprécier le régime le plus favorable et d'en provoquer l'instauration.

Les gares et postes intermédiaires sont avisés du régime d'exploitation en vigueur par les chefs des gares d'about selon les possibilités des liaisons téléphoniques qui subsistent.

Un poste intermédiaire ne pouvant être atteint en serait avisé par le conducteur du premier train expédié vers ce poste.

3. Les communications ne sont plus assurées entre les deux gares d'about et les communications de block sont interrompues.

3.1. MODE D'EXPLOITATION DU TRONÇON.

- 29 Le tronçon sur lequel la circulation est organisée à voie unique est exploité sous le régime du slotman.

- 30 Le régime du slotman consiste à désigner un seul agent dénommé « Slotman » dont la présence est obligatoire dans la gare qui expédie un train sur le tronçon. Le slotman est transféré d'une gare d'about à l'autre par le dernier train précédant toute inversion du sens de circulation autorisé. Il est exceptionnellement transféré par la route, s'il n'a pu prendre place sur ce train.

123.22

Page 12.

- 31 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 à voie unique.

Timbre à date

Nom et prénom du slotman	Heure d'entrée en fonction	Signature du chef de gare habilité à désigner et à remplacer le slotman

- 32 Le remplacement du slotman incombe toujours au chef de gare qui l'a désigné.

- 33 Le slotman prend place sur la locomotive lorsqu'il est transféré par train d'une gare d'about à l'autre gare d'about.

3.2. INSTAURATION DU REGIME DU SLOTMAN.**3.2.1. L'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS SE PRODUIT PENDANT L'EXPLOITATION A VOIE UNIQUE DU TRONÇON.**

- 34** La gare d'about qui dispose de l'autorisation d'expédier des trains au moment où l'interruption se produit désigne un slotman. Elle le charge, à l'occasion de son premier transfert, d'informer les gares intermédiaires et postes de pleine voie en leur faisant viser le télégramme suivant destiné à l'autre gare d'about.

N°	Le régime du slotman avec circulation des trains par intervalle de temps est instauré entre (M) et (P).
Origine	
(M ou P)	Dernier train expédié de vers est Après arrivée de ce train et du slotman à le tronçon sera libre pour la circulation à voie normale (ou contre-voie).
Destination	
(P ou M)	Le Chef de gare,
Gares et postes à aviser :	
.....	
.....	
.....	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Timbre à date </div>

3.2.2. L'INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS EXISTE AU MOMENT OU LE SERVICE A VOIE UNIQUE DOIT ETRE INSTAURE.

- 35** Le slotman est désigné par la gare d'about (P) qui expédie les trains à voie normale sur le tronçon qui sera exploité à voie unique.
- 36** Les télégrammes relatifs à l'annonce de l'obstruction et à la détermination des gares entre lesquelles le service à voie unique doit être organisé (RGE 123.23) ne sont pas échangés.

123.22

Page 14.

Le chef de gare expédiant les trains à voie normale sur la voie qui sera exploitée dans les deux sens poursuit l'expédition des trains après s'être assuré que cette voie n'est pas obstruée.

- 37 Lorsque le moment est venu de prendre les dispositions pour l'expédition du premier train à contre-voie, le chef de la gare d'about (P) remet l'attestation d'identité au slotman et le transfère à l'autre gare d'about (M) du tronçon.

Dès que le slotman a quitté la gare (P), le service à voie unique sous le régime du slotman est instauré.

- 38 Lors du premier transfert du slotman à la gare (M), le chef de la gare d'about (P) le charge d'informer l'autre gare d'about, les gares intermédiaires et postes de pleine voie en leur remettant une copie du télégramme rédigé comme suit :

N°	Voie A obstruée. Le service à voie unique sous le régime du slotman avec circulation des trains par intervalle de temps est instauré entre (P) et (M) par la voie B. Cas n° de la consigne de ligne. Le dernier train expédié à voie normale de (P) vers (M) est Après arrivée de ce train et du slotman à (M) le tronçon (P) (M) sera libre pour la circulation à contre-voie. Le Chef de gare,
Origine	
..... (P)	
Destination	
.....	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Timbre à date</div>	

Ce dernier télégramme est remis contre décharge recueillie sur l'exemplaire destiné à la gare d'about.

39 Si, à l'arrivée du slotman, la gare d'about (M) n'est pas en mesure d'intervenir dans l'organisation du service à voie unique, le chef de gare fait continuer le slotman jusqu'à la gare (L) appelée à se substituer à la gare (M).

Dans cette éventualité, le chef de gare (M) :

- inscrit sur l'attestation du slotman la mention :
« La gare de (M) ne peut intervenir, la gare (L) se substituera à la gare (M) ».

Le Chef de gare,

Timbre à date

- charge le slotman de remettre à la gare d'about (L), ainsi qu'aux gares intermédiaires et postes de block de pleine voie M-L, une copie du télégramme suivant :

N° Origine (M) Destination	Voie A obstruée. Le service à voie unique sous le régime du slotman avec circulation des trains par intervalle de temps est instauré entre ... (P) et (L) par la voie B. Cas n° de la consigne de ligne. Le tronçon (P) (M) est libre. Le dernier train expédié à voie normale de (M) vers (L) est Après arrivée de ce train et du slotman à (L) le tronçon (P) (L) sera libre pour la circulation à contre-voie. Le Chef de gare,
	<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px;">Timbre à date</div>

Dès que le slotman a quitté la gare (M), celle-ci est considérée comme gare intermédiaire.

Les chefs de gare s'assurent de l'arrivée des trains indiqués si le slotman leur parvient par la route.

123.22

Page 16.

- 40 Les gares et postes de block de pleine voie prennent, dès réception de ce télégramme, les mesures de sécurité prévues lors de l'instauration d'un service à voie unique.

3.3. EXPLOITATION DU TRONÇON A VOIE UNIQUE.

- 41 L'exploitation sous le régime du slotman entraîne la suppression de toute annonce de block et de blocage entre les postes situés entre les deux gares d'about.

Les trains circulent entre ces deux gares, tant à voie normale qu'à contre-voie, sous le régime de l'intervalle de temps. Les dispositions du fascicule 123.21 relatives à ce régime sont d'application.

- 42 Le carnet de tronçon est maintenu dans les deux gares d'about. L'annonce D n'est toutefois plus échangée et la mention :

« C — n° du train — heure ».

est inscrite au départ de chaque train.

L'arrivée et le départ du slotman sont annotés dans le carnet de tronçon.

- 43 En expédiant le dernier train précédant une inversion du sens de circulation, le chef de gare remet au slotman son attestation d'identité et le charge de remettre :

— à chacun des postes de block en service sur le tronçon, un ordre de blocage établi dans la forme suivante :

« Train n° accompagné par le slotman est le dernier expédié à voie normale (ou à contre-voie). — Bloquez circulation à voie normale (ou à contre-voie) après ce train ».

— au chef de l'autre gare d'about un télégramme établi comme suit :

« Dernier train expédié de vers est

Après arrivée de ce train et du slotman à le tronçon sera libre pour la circulation à voie normale (ou à contre-voie) ».

Le slotman recueille la décharge des signaleurs des postes en service, au verso du télégramme destiné au chef de gare d'about.

- 44 Dès son arrivée dans une gare d'about, tant pour son premier parcours que pour ses parcours ultérieurs, le slotman remet au chef de gare son attestation d'identité et le télégramme reçu du chef de l'autre gare d'about.

Le chef de gare qui reçoit le slotman conserve l'attestation jusqu'au moment où le sens de circulation doit être inversé.

3.4. OBLIGATIONS COMPLEMENTAIRES DES SIGNALEURS.

- 45 Les postes d'about du tronçon sont considérés comme postes d'entrée et de sortie de la section isolée pour l'application des obligations prévues par le fascicule 123.21.

- 46 Les postes intermédiaires qui assurent normalement l'espacement des trains en cas d'exploitation à voie unique maintiennent leur signal de block (fixe ou mobile) fermé.

Ils l'ouvrent lorsqu'un train est en vue et après s'être assuré de ce qu'un délai d'au moins 5 minutes s'est écoulé depuis le passage du train précédent circulant dans le même sens.

Ils le referment dès que le train est entré dans la section.

Ils annotent le passage du train dans leur S 478 sous la forme :

C — HKV ou C — HKM — heure.

123.22

Page 18.

- 47 Dès réception de l'ordre de blocage qui lui est remis par le slotman, le signaleur applique immédiatement les mesures prévues à l'I.L. pour le blocage du sens de circulation intéressé. Les opérations de blocage ne sont plus conditionnées par la libération de la section, les annonces de block n'étant plus échangées.

Le signaleur n'échange aucune annonce de blocage avec les postes voisins.

- 48 Indépendamment des annotations « Voie A obstruée » et « Service à voie unique instauré, voie B » prévues par le RGS en cas d'instauration d'un service à voie unique, le signaleur porte au carnet S 478 de la voie en service l'indication :

« Régime du slotman avec intervalle de temps » dès qu'il est avisé de l'instauration de ce régime.

3.5. RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES.

- 49 Dès que les communications sont rétablies entre les gares d'about et entre les postes de block, la gare disposant du slotman démobilise ce dernier et suspend toute expédition de train.

Elle fait connaître à l'autre gare d'about le numéro du dernier train expédié sous le régime du slotman et se fait informer, par télégramme, de l'arrivée de ce train.

Dès réception de cette information, elle adresse à l'autre gare d'about, par l'intermédiaire des postes gardés du tronçon, le télégramme suivant :

« Block-system normal et annonces de blocage rétablis Tronçon libre ».

L'expédition des trains peut être reprise dans les conditions prévues au RGE 123.23 dès que ce télégramme a été lancé.

TITRE III.

TRONCONS EXPLOITES AVEC BLOCAGE DU SENS
DE CIRCULATION MATERIALISE.**1. LES COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES SONT
INTERROMPUES ENTRE DEUX POSTES DE BLOCK
PARTICIPANT AUX OPERATIONS DE BLOCAGE
DU SENS DE CIRCULATION.**

50 Tout poste de block constatant une interruption de ses communications téléphoniques avec l'un des postes voisins en informe le régulateur de ligne. Celui-ci retransmet l'information au poste voisin intéressé.

51 Lorsque les communications téléphoniques sont interrompues entre deux postes, les opérations de blocage du sens de circulation ne sont plus confirmées par une annonce téléphonique de blocage. Tout poste isolé appelé à poursuivre des opérations de blocage se base uniquement sur les indications que lui fournissent les voyants de l'appareillage. Les annonces téléphoniques de blocage sont maintenues entre les postes non isolés.

52 Il est fait application du RGE 123.21 art. 4 entre les postes de block isolés.

**2. LES COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES SONT
INTERROMPUES ENTRE LE REGULATEUR DE
LIGNE ET UN POSTE D'ABOUT DU TRONCON
EXPLOITE A VOIE UNIQUE.**

53 Le régulateur de ligne se trouvant dans l'impossibilité d'entrer en relation téléphonique avec un poste d'about fait relayer toutes ses communications (régulation, blocage, préparation et instauration du service à voie unique, etc.) par le chef de la gare d'about dont relève le poste. Il est, en cas de nécessité, fait appel à ce chef de gare ou à l'un de ses agents autorisés à intervenir dans le mouvement.

- 54 Dans le cas où la nature des interruptions de communications place le régulateur de ligne dans l'impossibilité de diriger l'exploitation du service à voie unique, il est fait appel à l'un des chefs de gare d'about. Celui-ci assume toutes les obligations dont est normalement chargé le régulateur de ligne.

3. LES COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES SONT INTERROMPUES ENTRE LE REGULATEUR DE LIGNE ET UN POSTE INTERMEDIAIRE.

- 55 Aucune disposition n'est à prendre si l'interruption se produit pendant l'exploitation du tronçon à voie unique.

Si elle existe au moment où le service doit être organisé, les communications à échanger entre régulateur de ligne et signaleur ou vice versa sont relayées par un poste de signalisation voisin avec lequel les communications subsistent.

4. INTERRUPTIONS MULTIPLES.

- 56 Les chefs des gares d'about organisent l'exploitation sous l'un des régimes prévus au titre II selon le cas lorsque l'application des dispositions du RGE ou du RGS relatives au BSRM s'avère impossible en raison d'interruptions multiples dans les communications téléphoniques.

Dans tous les cas d'interruption des communications téléphoniques et du BSRM, le chefman est désigné par la gare qui dispose de l'autorisation d'expédier vers l'autre gare d'about au moment où l'interruption se produit.

I3
75

FASCICULE 123.23.

CIRCULATION A VOIE UNIQUE OU A CONTRE-VOIE SUR UN TRONÇON DE LIGNE A DOUBLE VOIE.

SOMMAIRE.

- Titre I** Dispositions générales.
- Titre II** Circulation accidentelle à voie unique avec blocage du sens de circulation par téléphone (BSR Tf) sur un tronçon non signalisé pour la contre-voie.
- Titre III** Circulation à voie unique pour travaux sur un tronçon non signalisé pour la contre-voie.
- Titre IV** Circulation (1) à voie unique avec blocage du sens de circulation par téléphone (BSR Tf) sur un tronçon signalisé pour la contre-voie.
- Titre IVbis** Circulation (1) à voie unique organisée entre deux gares dont l'une est gare d'about dirigeante.
- Titre V** Circulation à voie unique (1) avec blocage du sens de circulation matérialisé (BSR M).
- Titre VI** Circulation à contre-voie avec blocage du sens de circulation matérialisé (BSR M).
- Titre VII** Circulation (1) à voie unique ou à contre-voie, avec blocage du sens de circulation matérialisé (BSR M) sur une ligne équipée de cabine (s) nodale(s).

(1) Accidentelle ou prévue.

TITRE I. DISPOSITIONS GENERALES.

Mise en application.

ART. 1 — L'exploitation à voie unique d'un tronçon de ligne à double voie peut être organisée à la suite d'une obstruction résultant:

- a) d'une cause accidentelle;
- b) de l'exécution de travaux.

Si le blocage du sens de circulation est matérialisé, des circulations de trains à contre-voie peuvent également être organisées entre deux gares d'about, en vue:

- a) d'assurer les parcours prévus à contre-voie dans les documents-horaires;
- b) de dégager un tronçon de ligne momentanément surchargé.

Consignes.

ART. 2 — Consigne de ligne.

Une consigne dénommée «Consigne de ligne pour le service à voie unique» est établie par IPX pour chaque ligne à double voie. Elle mentionne les cas d'obstruction avec indication des modifications à l'exploitation de la ligne qui doivent en résulter. Ces cas sont numérotés. La numérotation est choisie de manière à éviter toute confusion, sur les lignes électrifiées, avec les cas prévus aux tableaux I et II.

Pour les cas nécessitant l'organisation d'un service à voie unique, la consigne précise notamment:

- les gares et postes de block devant intervenir comme gares et postes d'about;
- les mesures de sécurité, autres que celles prévues sur le plan local;

- le personnel nécessaire et les moyens à utiliser pour assurer son intervention;
- les gares chargées d'informer les postes de pleine voie (1) et de recueillir leur avis de réalisation des mesures de sécurité (art. 19);
- les dispositions à prendre pour les postes de bifurcation de pleine voie;
- les gares et postes de block non reliés au dispatching et les moyens utilisés pour les informer de l'instauration d'un service à voie unique, sur les tronçons pourvus d'un blocage du sens de circulation matérialisé;
- les heures de mise hors service des postes situés entre les gares d'about et qui ne sont pas desservis en permanence;
- les mesures à prendre pour assurer la sécurité des voyageurs dans les points d'arrêt et les gares qui ne sont pas desservies en permanence.

Les complexes tels que triangles, quadrilatères, etc... font éventuellement l'objet d'une consigne particulière.

Lorsque, dans les cas de bifurcations et de triangles, la désignation des voies par les lettres A et B prête à confusion pour l'échange des communications relatives à l'organisation du service à voie unique, il y a lieu de remplacer les lettres A et B par les termes «voie de à ».

ART. 3 — Consigne locale.

Il est établi pour chaque gare ou dépendance une «Consigne locale pour le service à voie unique».

Cette consigne est établie par le chef de gare et approuvée par IPX.

Elle mentionne notamment, pour chaque cas:

- l'agent E chargé de prendre la direction du service à voie unique (gare d'about);
- les conditions de libération du BSR par le chef de gare;
- les mesures de sécurité à prendre par le chef de gare et le signaleur (tableau ci-dessous).

(1) Sont considérés comme postes de pleine voie, les postes de gare en dehors des heures de prestation du chef de gare et les postes de gare pour lesquels une assimilation permanente a été autorisée (RGS. — fasc. IV — titre II).

Mesures de sécurité	Gares d'about	Gares intermédiaires	Postes de pleine voie
1. Application des mesures propres à assurer la continuité, la sécurité et la protection des itinéraires à contre-voie en l'absence de BSR ou de signaux fixes (art. 9 et 10).	Chef de gare	Chef de gare	Signaleur
2. Maniement des signaux mobiles.	Chef de gare	Signaleur	Signaleur
3. Immobilisation des signaux de départ et éventuellement de manœuvre vers le tronçon et du transmetteur de block (RGS, fasc. II, titre X, art. 908 - 2 b).	Signaleur	Signaleur	Signaleur
4. Mesures à prendre en cas d'absence de zones d'annonce pour circulation à contre-voie aux PN à signalisation routière automatique (RGS, fasc. II, titre X, art. 909).	Signaleur	Signaleur	Signaleur
5. Autres mesures de sécurité.	Chef de gare ou signaleur selon indications de la consigne de ligne ou circonstances locales.		Signaleur

Les mesures de sécurité à prendre par les signaleurs sont en outre reprises à l'instruction locale du poste.

ART. 4. — Disposition complémentaire applicable sur les tronçons non signalisés pour la contre-voie.

Dans les gares désignées comme gare d'about et où le chef de gare n'assure pas une présence continue durant l'ouverture de la ligne, les consignes prévoient les mesures de sécurité à prendre pour que les postes de block puissent éventuellement jouer le rôle de postes intermédiaires dans l'organisation d'un service à voie unique entre les deux gares voisines.

Phases.

ART. 5. — L'organisation d'un service à voie unique comporte 4 phases :

- 1^{re} phase — Préparation du service à voie unique.
- 2^{me} phase — Instauration du service à voie unique.
- 3^{me} phase — Exploitation du tronçon à voie unique.
- 4^{me} phase — Rétablissement du service à double voie.

Arrêt des trains.

ART. 6. — Tout train devant circuler sur un tronçon de ligne à double voie exploité à voie unique doit marquer l'arrêt à la gare d'entrée si l'accès au tronçon n'est pas autorisé par l'ouverture d'un signal fixe.

Aucun arrêt spécial n'est imposé au poste de sortie.

Vitesse des trains circulant à contre-voie.

ART. 7. — **Vitesse maximum autorisée.**

a) **Tronçons non signalisés pour la contre-voie.**

20 km/h. dans les zones d'aiguillages de la gare d'entrée (à indiquer dans la case « vitesse autorisée » de l'ordre de franchissement).

60 km/h. en pleine voie.

En l'absence d'ACA ou de modification au PSS, les signaux de vitesse permanents se rapportant à la voie obstruée doivent être respectés.

Les zones de réduction temporaire de vitesse non signalisées pour la circulation à contre-voie sont mentionnées sur l'ordre de franchissement E.S. 422 délivré pour le départ à contre-voie.

b) **Tronçons signalisés pour la contre-voie.**

La vitesse maximum est celle normalement autorisée sur la ligne à l'endroit considéré.

Si un train doit être expédié à contre-voie d'une voie non équipée d'un signal fixe de départ à contre-voie, un ordre de

franchissement E.S. 422 est remis de la main à la main au machiniste. La vitesse de 20 km/h. est normalement indiquée sur l'E.S. 422 pour la traversée de la zone d'aiguillages.

Dispositions applicables à la voie obstruée.

ART. 8. — Dès qu'elle est avisée de l'organisation d'un service à voie unique, la gare d'about qui expédiera les trains à contre-voie immobilise en position normale les leviers des itinéraires de départ vers la voie obstruée.

La protection de la gare est assurée elle-même par l'application de l'un des règlements suivants :

R.G.E. 123.32 — En cas de détresse ou d'accident.

R.G.E. 123.20 — En cas d'organisation de trains entre une gare et le lieu de l'obstruction.

R.G.S. fasc. IV, titre II — En cas de mise hors service de la voie.

Dans les cas où l'un de ces règlements impose la protection de la gare par un signal mobile d'arrêt sur la voie obstruée, ce signal mobile est dénommé m 1.

Itinéraires de circulation à contre-voie.

ART. 9.

a) Continuité des itinéraires.

Les aiguillages doivent être placés dans la position requise pour la circulation des trains à contre-voie. Leur appareil de commande doit être immobilisé dans cette position.

b) Sécurité des itinéraires.

Tout aiguillage pris en pointe par les trains circulant à contre-voie doit être immobilisé et son immobilisation être contrôlée dans les conditions prévues par le R.G.S., fasc. III, titre I.

L'aiguillage doit être griffé si ces conditions ne sont pas réalisées.

Tout pont mobile qui n'est pas enclenché par signaux de contre-voie dans les conditions prévues au R.G.S. fasc. IV, titre III doit être immobilisé dans sa position de fermeture et son immobilisation être contrôlée.

c) Protection des itinéraires.

Tout point de cisaillement non couvert par un signal fixe sur la voie exploitée doit être protégé en immobilisant les appareils de commande des aiguillages de protection dans la position exigée. En l'absence d'aiguillages de protection, les signaux commandant des mouvements cisillant la voie exploitée doivent être maintenus fermés.

Leurs appareils de commande sont immobilisés dans cette position à l'aide d'une bride non plombée si cette position n'est pas contrôlée par un appareillage BSR.

Réalisation des itinéraires.

ART. 10.

Les mesures propres à assurer la continuité, la sécurité et la protection des itinéraires à contre-voie peuvent être réalisées dans chaque poste, soit par la signalisation elle-même (par-cours commandé par signal fixe), soit par appareillage BSR actionné par le signaleur.

Dans ces deux cas, les mesures réalisées figurent au tableau des itinéraires annexé à l'I.L.L. du poste. Elles ne sont pas reprises à la consigne de la gare.

Les mesures qui ne sont pas réalisées par la signalisation fixe ou un appareillage BSR, sont prises par le chef de gare pour les postes de gare et par le signaleur pour les postes de pleine voie. Elles sont prises :

- a) lors de l'instauration du service à voie unique dans les gares intermédiaires où le chef de gare se trouve présent et dans les postes de pleine voie en service;
- b) pour le passage des trains circulant à contre-voie dans les gares d'about.

Si le chef de gare n'assure pas une présence continue durant l'ouverture de la ligne, il est tenu de prendre avant chaque clôture du service :

- dans les gares intermédiaires, les mesures de sécurité dont il est chargé en cas d'instauration d'un service à voie unique;
- dans les gares désignées comme gares d'about des tronçons non signalisés pour la contre-voie, les mesures prévues en application de l'art. 4 (Disposition complémentaire).

Il en est fait mention au journal du mouvement à chaque clôture du service.

La consigne de ligne prévoit les dispositions à prendre si les garages de trains doivent pouvoir s'effectuer en dehors des heures de présence du chef de gare.

Dans les postes de pleine voie dont la desserte n'est pas continue, les mesures doivent se trouver réalisées avant chaque clôture du service et le chef de gare chargé de leur communiquer les informations en cas d'organisation d'un service à voie unique doit en être avisé par télégramme.

Blocage du sens de circulation et espacement des trains.

ART. 11. — Le R.G.S. Fasc. II précise les dispositions en vigueur pour ce qui concerne :

- la manœuvre des appareils de blocage du sens de circulation et l'échange des annonces de blocage;
- la manœuvre des appareils de block et l'échange des annonces;
- la manœuvre des signaux fixes et les conditions d'utilisation des signaux mobiles;
- les dérangements aux appareils de blocage du sens de circulation.

Le R.G.S. Fasc. IV précise les dispositions à prendre pour la délivrance des ordres de franchissement E.S. 422.

Remarque.

Tout signal mobile d'arrêt utilisé en application des règlements relatifs à la circulation à voie unique est appuyé par un pétard placé à sa hauteur.

Manœuvres sur le tronçon exploité à voie unique.

ART. 12. — Dans la gare d'about recevant les trains à contre-voie, l'exécution des manœuvres sur la voie exploitée dans les deux sens n'est autorisée que pendant les intervalles où le sens de circulation à contre-voie est bloqué.

Il ne peut être dérogé à cette règle que dans le cas où les deux conditions suivantes sont remplies :

- a) la couverture de la gare est assurée par un signal fixe de contre-voie;
- b) les mouvements de manœuvre sont limités par un poteau « MR » ou par un signal fixe à l'amont du signal de contre-voie.

Information au personnel des trains.

ART. 13. — Dans tous les cas où un train de voyageurs est expédié à contre-voie à la faveur d'un ordre de franchissement E.S. 422, le chef de train doit en être avisé verbalement.

E 11
83

Sécurité des voyageurs dans les gares et points d'arrêt abordés à contre-voie.

Art. 13.1.

Dans les gares et points d'arrêt où ils ont un arrêt prévu, les trains de voyageurs circulant en régime de contre-voie réduisent leur vitesse à 30 km/h maximum entre l'origine du quai et l'endroit où ils marquent l'arrêt.

Art. 13.2.

De plus, chaque fois que la chose est possible, la canalisation des voyageurs est assurée :

- par un agent de la gare ou détaché sur place;
- par le placement de barrières obstruant l'accès au quai hors service appuyées de panneaux indiquant "quai temporairement hors service. Tous les trains arrivent sur l'autre quai". En cas de travaux V., ces panneaux sont placés par un agent V.
- informations par haut-parleurs répétées à intervalles réguliers;
- intervention du chef de train, lorsqu'il constate, après l'arrêt du train, que des voyageurs sont restés sur le quai hors service.

La consigne 13.8/C précise les modalités à suivre pour le placement et l'enlèvement des barrières et pour les communications qui en résultent.

Reprise de la circulation normale à double voie.

Art. 13.3.

Lors de la reprise de la circulation à double voie, le chef de gare expédiant les trains à voie normale sur la voie redevenue libre :

- n'autorise le départ du premier train à voie normale qu'après avoir acquis la certitude que le dernier train circulant à contre-voie a dépassé son dernier arrêt prévu où la canalisation n'est pas assurée;
- prescrit, au moyen d'un E 286, l'entrée à 30 km/h maximum aux trains de voyageurs faisant arrêt dans les installations pour lesquelles :
 - la gare n'a pas reçu confirmation de l'enlèvement des barrières et des panneaux;
 - l'agent sur place n'a pu être informé de la reprise du service à double voie.

Sécurité des voyageurs dans les gares abordées à contre-voie.

ART. 13.1 — Les trains de voyageurs circulant à contre-voie pénètrent au pas d'homme dans les gares et points d'arrêt où ils ont un arrêt prévu, sauf:

- 1^o lorsqu'ils rencontrent un panneau «05 barré» implanté à 300 mètres à l'amont du quai (1);
- 2^o lorsque l'entrée à vitesse normale a été prescrite par la mention:

«Entrée à vitesse normale à la gare de au point d'arrêt de » *communiquée au conducteur par formule E 928*
À défaut de formule, cette mention peut être
 inscrite au rapport du conducteur (2).

Sauf dans les installations à quai central accessible sans traverser les voies à niveau, le chef de train surveille tout particulièrement les opérations aux endroits abordés à contre-voie où aucun agent de la gare n'est présent sur le quai à l'arrivée du train.

ART. 13.2 — Une installation non desservie ou desservie par intermittence peut être assimilée à une installation où la canalisation des voyageurs est assurée et l'entrée à vitesse normale dans cette installation peut être prescrite aux conducteurs des trains de voyageurs circulant à contre-voie qui y font arrêt, lorsque des barrières obstruent l'accès au quai hors service et que des panneaux portant la mention: «Quai temporairement hors service. Tous les trains arrivent sur l'autre quai» sont placés pour canaliser les voyageurs vers la voie maintenue en service.

- (1) Les panneaux «05 barré» sont implantés à l'amont des installations où la canalisation des voyageurs est assurée en permanence pour les trains de voyageurs y ayant un arrêt prévu ainsi qu'à l'amont des installations à quais surélevés ou à quai central accessibles sans traverser les voies à niveau.
- (2) L'entrée à vitesse normale peut être prescrite par le chef de gare expédiant les trains à contre-voie ou par un chef de gare d'amont, lorsque la canalisation des voyageurs est assurée dans une installation pour le train intéressé.

Le placement et l'enlèvement des barrières et panneaux incombent:

- au Service V: lorsque la circulation à voie unique résulte de l'exécution de travaux V (1);
- au Service E: dans les autres cas.

L'entrée à vitesse normale dans l'installation intéressée peut être prescrite, par le chef de gare qui expédie à contre-voie, à partir de la réception de l'information du placement des barrières et des panneaux. Cette information, inscrite par le chef de gare dans son registre E 934, est transmise par:

- le chef de chantier ou son délégué (2): lorsque le placement des barrières et panneaux incombe au service V;
- l'agent E (2): dans les autres cas.

Lorsque la circulation à voie unique résulte de l'exécution de travaux V, la procédure à adopter (détachement d'un agent V ou placement de barrières et panneaux) sera déterminée à la suite d'un examen particulier entre l'IPX et l'IPV. Cette procédure sera mentionnée dans le bulletin ou télégramme émis par l'IPX ou dans l'A.C.A.

ART. 13.3 — Lors de la reprise de la circulation normale à double voie, le chef de gare ayant expédié les trains à contre-voie prescrit, par inscription au rapport des conducteurs des trains de voyageurs y ayant un arrêt prévu, l'entrée au pas d'homme dans les installations pour lesquelles il n'a pas reçu l'information de l'enlèvement des barrières et panneaux qui doit lui être transmise de la même manière que l'information prévue pour leur placement.

Il applique la même mesure pour le premier train de voyageurs, y ayant un arrêt prévu, expédié à voie normale, lorsque l'agent détaché sur place pour la canalisation des voyageurs n'a pu être informé de la reprise de la circulation normale.

-
- (1) Toutefois, le placement et/ou l'enlèvement des barrières et panneaux incombent aux agents E lorsqu'ils quittent l'installation et/ou y reprennent leur service pendant l'exploitation du tronçon à voie unique.
 - (2) Les agents font connaître leur qualité et leur nom.

E2
84

"Si dans une gare non gardée, la canalisation des voyageurs n'est pas réalisée par le placement de barrières et de panneaux, et si le quai est situé dans la zone parcourue à contrevoie en régime de voie normale, un E286 est délivré au conducteur avec la mention :

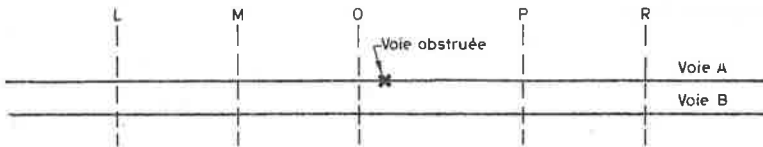
"Entrée à 30km/h maximum à....."

La consigne 13.8 déterminera ces cas en précisant les gares devant délivrer L'E286."

TITRE II.

**CIRCULATION ACCIDENTELLE A VOIE UNIQUE
AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION PAR
TELEPHONE (BSR T⁹) SUR UN TRONÇON NON
SIGNALISE POUR LA CONTRE-VOIE.**

ART. 14 — La réglementation a été établie en prenant comme exemple le cas d'obstruction repris au schéma ci-dessous.



L M P R = gares désignées par la consigne de ligne pour intervenir dans le service à voie unique comme gares d'about.

O = gare intermédiaire.

Première phase.

Préparation du service à voie unique.

La circulation des trains à voie normale sur la voie non obstruée reste autorisée pendant la 1^{re} phase.

LIGNES DISPATCHISEES.

ART. 15 — La gare informée en premier lieu de l'obstruction en avise sur-le-champ le dispatcher. Celui-ci, après avoir reçu l'assurance que l'autre voie principale n'est pas obstruée, détermine, en accord avec les gares intéressées le cas de la consigne de ligne à mettre en application.

Il en avise les gares d'about par le télégramme suivant :

«Voie A obstruée — Le service à voie unique sera organisé entre (M) et (P) par voie B — Préparez application cas n^o consigne de ligne».

Ce télégramme est répercuté aux gares intermédiaires du tronçon par la gare (M) qui expédiera les trains à contre-voie.

Les postes de pleine voie sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne (Le n^o du cas n'est pas porté à la connaissance du signaleur et la dernière phrase du télégramme ne lui est pas transmise).

Le dispatcher prend l'initiative de préparer le service à voie unique si celui-ci doit être organisé pour l'exécution de travaux ou à la suite d'une obstruction dont il a été avisé lui-même en premier lieu.

LIGNES NON DISPATCHISEES.

ART. 16 — La gare avisée en premier lieu de l'obstruction s'assure que la voie voisine n'est pas obstruée.

Dès qu'il a acquis cette assurance, le chef de cette gare prend contact avec les gares voisines en vue de déterminer le cas de la consigne de ligne à mettre en application.

Lorsque ce cas est fixé, la gare d'about (M) qui expédiera les trains à contre-voie adresse à l'autre gare d'about (P) le télégramme suivant:

«Voie A obstruée. Le service à voie unique sera organisé entre (M) et (P) par voie B. Préparez application cas n^o consigne de ligne».

La gare (M) donne copie de ce télégramme aux gares intermédiaires du tronçon. Les postes de pleine voie sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

La gare qui expédiera les trains à contre-voie prend l'initiative de préparer le service à voie unique si celui-ci doit être organisé pour l'exécution de travaux.

Deuxième phase.**Instauration du service à voie unique.**

LIGNES DISPATCHISEES.

ART. 17 — Dès que le moment est venu de préparer l'expédition du premier train à contre-voie, le dispatcher instaure le service à voie unique par le télégramme suivant adressé aux deux gares d'about:

«Le service à voie unique est instauré entre (M) et (P) sur la voie B. Le premier train à expédier à contre-voie est Y».

La gare (M) qui expédiera les trains à contre-voie répercute ce télégramme aux gares intermédiaires.

Les postes de pleine voie sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

ART. 18 — MESURES DE SECURITE.

Dès réception du télégramme prévu à l'art. 17, les gares intermédiaires et postes de pleine voie appliquent les mesures de sécurité prévues par la consigne locale ou l'instruction locale.

ART. 19 — La gare d'about qui expédie les trains à voie normale (P) adresse à l'autre gare d'about (M) le télégramme TCO suivant:

«Le dernier train expédié à voie normale de (P) vers (M) est W».

Si la gare d'about est désignée pour aviser un poste de block de pleine voie, elle ne peut lancer le télégramme ci-dessus qu'au moment où elle a l'assurance que les mesures de sécurités sont prises dans ce poste.

La transmission du télégramme par les chefs des gares intermédiaires confirme que les mesures de sécurité sont prises dans leur propre gare ainsi que dans les postes de block de pleine voie éventuellement désignés par la consigne de ligne.

Ces postes de block avisent la gare par le télégramme suivant:

«Mesures de sécurité pour circulation à voie unique, Voie B, réalisées».

Dans le cas où une gare intermédiaire (O) est amenée à expédier un ou plusieurs trains suivant W, elle complète le télégramme comme suit:

«..... W. Dernier train expédié de (O) à voie normale suivant W est Z».

Copie du télégramme modifié est adressée à la gare d'about (P).

Dans le cas où le dernier train W a été garé dans la gare intermédiaire (O), elle complète le télégramme comme suit:

«..... W. W est garé à (O). Dernier train expédié de (O) à voie normale est V».

Copie du télégramme modifié est adressée à la gare d'about (P).

Dans le cas où le dernier train W a été garé sur ordre du dispatcher dans une installation intermédiaire où aucun chef de gare n'est présent, le dispatcher prend contact avec le chef de gare P en vue de pouvoir compléter et retransmettre lui-même le télégramme.

Il procéderait de même s'il avait donné l'ordre d'expédier suivant W un train qui se trouvait garé dans l'installation intermédiaire.

LIGNES NON DISPATCHISEES.

ART. 20 — La gare qui devra expédier les trains à contre-voie sur le tronçon est seule qualifiée pour instaurer le service à voie unique.

Dès que le moment est venu de préparer l'expédition du premier train à contre-voie, la gare (M) adresse directement à l'autre gare d'about (P) le télégramme suivant :

"Le service à voie unique est instauré entre ... (M) et ... (P) sur la voie B. Le premier train à expédier à contre-voie est Y".

Elle avise ensuite les gares intermédiaires du tronçon de l'instauration du service à voie unique.

Les postes de pleine voie sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

La gare d'about (P), les gares intermédiaires et les postes de pleine voie appliquent ensuite les mesures de sécurité et la procédure reprise aux art. 18 et 19.

DISPOSITIONS COMMUNES A TOUTES LES LIGNES.

ART. 21 - Dès que le télégramme prescrit à l'art. 19 a été lancé, il est interdit d'expédier encore un train sur le tronçon à exploiter à voie unique avant l'échange des annonces relatives au blocage du sens de circulation.

SIGNALISATION DES GARES D'ABOUT.

ART. 22

1) Gare d'about recevant les trains à contre-voie.

La protection de la gare est assurée par un signal mobile d'arrêt m2 placé à 200 m en avant du premier point dangereux à protéger, compte tenu des conditions locales d'exploitation (PN, aiguillage à maintenir en service, liaison par laquelle s'effectue la reprise, de la voie normale, bifurcation, etc...) tous les aiguillages situés sur l'itinéraire parcouru sous le régime de la contre-voie étant placés dans la position requise et immobilisés dans cette position (voir art. 9).

Dans tous les cas, l'indication de l'emplacement du signal mobile m2 doit être notifiée au conducteur.

A cette fin, en regard du texte se rapportant à la circulation à contre-voie sans signaux fixes, la rubrique "jusqu'à P" du S 422 est complétée par l'indication entre parenthèses de la BK où est implanté de signal mobile. Pour les gares de coïncidence ou les bifurcations, on mentionne la BK correspondant à la ligne d'où le mouvement est attendu.

Ce signal doit être placé avant de lancer un ordre de blocage de la voie normale.

Il est remplacé par un signal mobile jaune pour le passage des trains. Si l'itinéraire peut être immobilisé complètement ou partiellement par un signal de rebroussement, celui-ci est ouvert avant présentation du signal mobile jaune.

Le signal m 2 est replacé après passage du train, sauf dans le cas où le sens de circulation doit être inversé.

2) Gare d'about expédiant les trains à contre-voie.

Un signal mobile d'arrêt m 3, m 4, etc... est placé sur toute voie non équipée d'un signal fixe de départ lorsque cette voie est utilisée pour l'expédition d'un train à contre-voie.

L'endroit où doivent être placés ces signaux est précisé par la consigne locale.

Le signal d'arrêt est déplacé hors de la voie (pétard enlevé) et franchi par le train à la faveur d'un ordre de franchissement E.S. 422.

Troisième phase.

Exploitation du tronçon à voie unique.

DIRECTION DU SERVICE.

Art. 23. — Dans chacune des gares d'about du tronçon, un chef de gare doit assumer la direction du service à voie unique.

REGULATION DU SERVICE.

ART. 24. — La régulation du service sur le tronçon incombe :

- au dispatcher sur les lignes dispatchisées;
- à la gare d'about qui expédie les trains à contre-voie sur les lignes non dispatchisées.

SECURITE DE LA CIRCULATION SUR LE TRONÇON.

1. Carnet de tronçon.

ART. 25. — Les annonces relatives à la sécurité des circulations sur le tronçon, échangées entre les deux gares d'about, ainsi qu'entre les chefs de ces gares et les signaleurs des postes d'about, sont inscrites par les chefs de gare dans un carnet spécial E.S. 478 F dénommé « Carnet de tronçon ».

2. Circulation à contre-voie.

ART. 26. — Avant d'expédier le premier train à contre-voie ou pour reprendre la circulation à contre-voie, la gare d'about (M) avise directement la gare d'about (P) de la libération du tronçon par l'échange des annonces D - Dz pour le dernier train ayant circulé à voie normale.

La gare d'about (P) qui reçoit les trains à contre-voie met alors le tronçon à la disposition de l'autre gare d'about (M) en faisant bloquer par son signaleur du poste de block d'about le sens de circulation à voie normale.

Cet ordre est donné et inscrit au carnet de tronçon sous la forme :

« Bloquez circulation à voie normale, voie B, ligne n° après HK n° »

(Le n° de la ligne n'est indiqué que dans le cas où une confusion est possible de la part du signaleur.)

Le signaleur de la gare (P) recevant cet ordre procède au blocage du sens de circulation. Il transmet l'annonce de blocage au signaleur du poste d'about de la gare (M) dans les conditions prévues par le R.G.S., fasc. II, titre X.

Au reçu de cette annonce et après avoir pris les mesures de sécurité qui lui sont imposées, le signaleur de la gare (M) transmet l'avis de réalisation du blocage à son chef de gare par l'annonce :

« CVT — voie B - CVTz ».

Cette annonce met le tronçon à la disposition de la gare (M) pour l'expédition des trains à contre-voie.

Au départ de chaque train, la gare (M) échange directement les annonces C - Cz avec la gare (P).

3. Circulation à voie normale.

ART. 27. — Pour reprendre la circulation à voie normale, la gare (P) avise directement la gare (M) de la libération du tronçon par l'échange des annonces D - Dz pour le dernier train ayant circulé à contre-voie.

La gare (M) qui reçoit les trains à voie normale met alors le tronçon à la disposition de la gare (P) en faisant bloquer par son signaleur du poste de block d'about le sens de circulation à contre-voie.

Cet ordre est donné et inscrit au carnet de tronçon sous la forme :

« Bloquez circulation à contre-voie, voie B, ligne n°
après HK n° ».

(Indication du n° de la ligne s'il y a possibilité de confusion.)

Le signaleur de la gare (M) recevant cet ordre procède au blocage du sens de circulation. Il transmet l'annonce de blocage au signaleur du poste d'about de la gare (P) dans les conditions prévues par le R.G.S., fasc. II, titre X.

Au reçu de cette annonce et après avoir pris les mesures de sécurité qui lui sont imposées, le signaleur gare (P) transmet l'avis de réalisation du blocage à son chef de gare par l'annonce :

« VNS — voie B - VNSz ».

Cette annonce met le tronçon à la disposition de la gare (P) pour l'expédition des trains à voie normale.

Au départ de chaque train, la gare (P) échange directement les annonces C - Cz avec la gare (M).

ART. 28. — Les inscriptions dans les carnets de tronçon se présentent comme suit :

Gare (P)

N ^o	Annonce.		Train	Réponse		Heure
	N ^o	Nature		Nature	N ^o	
51	46	D	2400	Dz	51	12.10
34	34		Bloquez circulation à voie normale			
53			Voie B après 2400		12 (1)	12.11
99	93	C	2417	Cz	99	12.18
62	54	C	2419	Cz	62	12.27
14	14	D	2419	Dz	91	12.42
29	24 (1)	VNS	voie B	VNSz	29	12.49
71	71	C	2412	Cz	40	12.52
98	98	C	2416	Cz	75	12.59
8	83	D	2416	Dz	8	13.12
23	23		Bloquez circulation à voie normale			
44			Voie B après 2416		42 (1)	13.13

(1) N^o du carnet de block du signaleur du poste d'about de la gare (P).

Gare (M)

N ^o	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N ^o	Nature		Nature	N ^o	
46	46	D	2400	Dz	51	12.10
53	42 (1)	CVT	voie B	CVTz	53	12.16
93	93	C	2417	Cz	99	12.18
54	54	C	2419	Cz	62	12.27
91	14	D	2419	Dz	91	12.42
3	3		Bloquez circulation à contre-voie			
11			Voie B après 2419		58 (1)	12.43
40	71	C	2412	Cz	40	12.52
75	98	C	2416	Cz	75	12.59
83	83	D	2416	Dz	8	13.12
17	88 (1)	CVT	voie B	CVTz	17	13.19

(1) N^o du carnet de block du signaleur du poste d'about de la gare (M).

4. EXECUTION DE MANŒUVRES DANS UNE GARE INTERMEDIAIRE, OUVERTURE D'UN PONT MOBILE.

ART. 29 — Lorsque l'application des mesures de sécurité a été confirmée par la transmission du télégramme prévu à l'art. 19, il est interdit aux postes de pleine voie et gares intermédiaires de lever l'une de ces mesures sans autorisation accordée par la gare qui expédie les trains à contre-voie.

Si la circulation à voie normale est bloquée au moment où cette autorisation est sollicitée, celle-ci n'est accordée qu'après dégagement par le dernier train expédié à contre-voie de la section de block de contre-voie dans laquelle des mesures doivent être levées.

La remise en place des mesures est notifiée à la gare qui expédie les trains à contre-voie. Celle-ci s'interdit toute expédition de trains vers le tronçon aussi longtemps que cette notification ne lui a pas été donnée.

5. REMARQUE.

ART. 30 — Avant d'expédier un train circulant à contre-voie, le chef de gare remet au conducteur, **en même temps que le S 422**, une fiche du modèle ci-après:

Liste des postes de block intermédiaires du tronçon. Lijst van de tussenblokposten van het spoorvak.	
Block n° — Blok n°	Cumulée — Afstandspunt
Timbre à date	Le chef de gare, (signature)

Cette fiche, établie à l'avance pour chaque cas prévu à la consigne de ligne pour le service à voie unique, comporte le numéro et la cumulée de tous les postes de block **intermédiaires** du tronçon. Le chef de gare entoure d'un trait ou biffe, selon le cas, les postes qui, au moment de la délivrance du document, sont en service ou hors service.

Pour les tronçons ne comportant aucun poste intermédiaire, la fiche porte la mention:

«Postes intermédiaires = néant»

«Tussenblokposten = nihil».

ART. 31 — Réserve.

6. ANNONCES SPECIALES.

ART. 32 — Lorsqu'une gare d'about doit annuler une annonce C, elle échange avec l'autre gare d'about les annonces E-Ez pour le train intéressé.

ART. 33 — Un ordre de blocage ne peut jamais être annulé. Si une gare d'about n'utilise pas l'autorisation d'expédier des trains que lui a donnée l'annonce de blocage, elle prend l'initiative, après entente avec l'autre gare d'about et avec le dispatcher sur les lignes dispatchisées, de faire inverser le sens de circulation.

Une nouvelle annonce D-Dz n'est pas échangée entre les gares dans ce cas particulier.

ART. 34 — Le chef d'une gare d'about recevant un avis de réalisation de blocage qui n'est pas conforme aux dispositions de régulation qui ont été prises, intervient auprès de son collègue de l'autre gare d'about en vue de rectifier l'erreur par une inversion du sens de circulation.

Responsabilité des chefs de gare.

ART. 35 — Le chef de gare assumant la direction du service à voie unique dans les gares d'about est responsable:

- du placement des dispositifs d'immobilisation. (Le signaleur est toutefois chargé de l'application des mesures conditionnant le blocage du sens de circulation);
- du placement et de l'enlèvement éventuels de griffes;
- du placement et du maniement des signaux mobiles ainsi que de la délivrance des S 422 aux trains expédiés à contre-voie;
- de l'échange des annonces prévues au carnet de tronçon.

Il peut se faire aider, sauf pour la tenue du carnet de tronçon, par tout agent autorisé à intervenir dans le service du mouvement. Celui-ci prend la responsabilité de l'exécution des ordres qui lui sont donnés.

Il peut également, en l'absence d'agent qualifié, se faire aider par un autre agent pour le maniement du signal mobile m 2 couvrant la sortie du tronçon. Cet agent n'est toutefois pas autorisé à effectuer les vérifications préalables à la présentation d'un signal mobile de passage.

ART. 36. — Si le chef de gare assumant la direction du service à voie unique ne s'en charge pas personnellement,

- la délivrance d'un E.S. 422 pour le départ d'un train à contre-voie;
- la mise en place du signal mobile d'arrêt m 2 préalablement à tout ordre de blocage du sens de circulation à voie normale;
- l'enlèvement du signal mobile d'arrêt m 2 pour le passage des trains expédiés à voie normale

doivent faire l'objet d'un ordre écrit ou d'un télégramme de sa part.

ART. 37. — Dans les gares intermédiaires où un chef de gare se trouve présent, celui-ci prend la responsabilité de toutes les mesures de sécurité à maintenir pendant la durée de l'exploitation à voie unique. (Le signaleur est toutefois chargé de l'application des mesures conditionnant le blocage du sens de circulation).

ART. 38. — Un signaleur peut être chargé par un chef de gare du placement des dispositifs d'immobilisation sur des leviers ou manettes. L'ordre et la confirmation de son exécution doivent faire l'objet de télégrammes.

**TRAINS OU AUTRES PARCOURS OPERANT EN COURS DE ROUTE
OU N'EFFECTUANT PAS LE PARCOURS COMPLET ENTRE LES DEUX
GARES D'ABOUT.**

ART. 39. — La circulation de trains opérant en cours de route et effectuant le parcours complet entre les deux gares

123.23

Page 20.

d'about s'effectue dans les conditions prévues au présent fascicule,

- avec sens de circulation à voie normale bloqué si le parcours doit s'effectuer à contre-voie;
- avec sens de circulation à contre-voie bloqué si le parcours doit s'effectuer à voie normale.

Les dispositions des art. 36 et 37 du R.G.E. 123.20 relatives à l'information des gares et postes de block ainsi qu'à la desserte des installations restent toutefois d'application.

Un chef de gare doit se trouver présent en tout point où l'exécution d'opérations nécessite la levée de mesures de sécurité prises lors de l'instauration du service à voie unique.

Ce chef de gare est responsable du rétablissement des mesures aussitôt les opérations terminées.

La circulation des trains avec ou sans opérations en cours de route n'effectuant pas le parcours complet entre les deux gares d'about est organisée dans les conditions prévues au R.G.E. 123.20, titre VIII complétées par les dispositions suivantes :

a) Les deux gares d'about assument les obligations imposées aux deux gares voisines intervenant dans le service de block. Les gares intermédiaires sont considérées comme installations intermédiaires.

b) Le sens de circulation à contre-voie doit se trouver bloqué pour l'expédition du train et pendant toute la durée du parcours, quel que soit le sens de circulation du train.

c) Aussitôt après avoir expédié le train ou avant d'autoriser l'expédition du train, le chef de la gare d'about expédiant à voie normale sur le tronçon immobilisé en position fermée les signaux donnant accès au tronçon jusqu'à ce que celui-ci ait été libéré.

d) La présence simultanée sur le tronçon exploité à voie unique de deux trains n'effectuant pas le parcours complet entre les deux gares d'about n'est pas admise.

e) L'expédition d'un train au départ d'une installation intermédiaire du tronçon doit être autorisée par le chef de la gare d'about se trouvant en amont par rapport au mouvement à effectuer.

Novembre 1966

- f) Un chef de gare doit obligatoirement se trouver présent :
- dans la gare expédiant le train;
 - à l'endroit où le train libère le tronçon;
 - en tout point où l'exécution d'opérations nécessite la levée de mesures de sécurité prévues lors de l'instauration du service à voie unique.

L'autorisation d'expédier un train donnée par le chef de la gare d'about constitue autorisation de lever les mesures de sécurité s'opposant au garage du train ou à l'exécution d'opérations en cours de route.

Le chef de gare présent sur place est responsable du rétablissement des mesures aussitôt les opérations terminées ou le train garé.

g) En cas d'expédition à contre-voie d'un train vers une installation intermédiaire le chef de gare se trouvant sur place couvre l'installation par un signal mobile d'arrêt appuyé par un pétard et placé à 200 m au moins du premier point dangereux. Le garage est autorisé par la présentation du signal mobile jaune.

h) La mise sur rails d'un véhicule léger (lorry, auto rail-route) n'est pas autorisée en pleine voie. Elle ne peut s'effectuer que dans une gare.

En cas de mise hors rails en pleine voie, la libération du tronçon peut, à titre exceptionnel, être annoncée par l'agent qualifié escortant le parcours.

Remarque importante. — Des trains ou autres parcours effectuant des opérations en cours de route ne peuvent être mis en marche sur un tronçon exploité à voie unique que dans les cas où il sont absolument indispensables pour rétablir une situation normale ou assurer une desserte urgente.

MODIFICATIONS AUX LIMITES DU TRONÇON PENDANT L'EXPLOITATION A VOIE UNIQUE.

ART. 40. — La substitution d'une autre gare à l'une des gares d'about du tronçon exploité à voie unique requiert l'accord du chef de la gare appelée à se substituer ainsi que du dispatcher sur les lignes dispatchisées.

ART. 41. — 1^{er} cas : La gare (M) située entre les deux gares d'about (L) et (P) du tronçon exploité à voie unique doit se substituer à (L).

La gare (M) en avise les deux gares d'about lorsqu'elle est en mesure d'intervenir elle-même comme gare d'about.

La substitution ne peut s'effectuer qu'à un moment où aucun train ne circule entre (L) et (P).

Dès réception de l'information émanant de la gare (M), la gare (L ou P) qui dispose de l'autorisation d'expédier des trains sur le tronçon suspend toute expédition. Elle avise la gare (M) et l'autre gare d'about du numéro du dernier train dont elle a autorisé le départ.

Après l'arrivée de ce train à la gare d'about (P ou L), celle-ci annonce la libération effective du tronçon aux deux autres gares intéressées. Elle précise dans son annonce à la gare (M) le sens de circulation autorisé à ce moment.

Le sens de circulation reste valable pour l'exploitation du nouveau tronçon M-P.

La gare (M) l'inscrit en clair sur la première ligne de son carnet de tronçon.

Après avoir pris les mesures de sécurité que la nouvelle situation comporte, la gare (M) avise les gares (L) et (P) qu'elle fonctionne comme gare d'about du nouveau tronçon M-P. Elle en avise le dispatcher sur les lignes dispatchisées.

L'expédition des trains est ensuite reprise.

Le rétablissement du service à double voie sur le tronçon L-M est annoncé dans les conditions prévues à l'art. 44.

ART. 42. — 2^e cas : La gare (R) située en dehors du tronçon M-P exploité à voie unique doit se substituer à (P).

La substitution ne peut s'effectuer qu'au moment où le sens de circulation à voie normale est bloqué entre (M) et (P). Le dispatcher (lignes dispatchisées), la gare (P) expédiant les trains à contre-voie sur le tronçon P-R (lignes non dispatchisées) prépare l'organisation d'un service à voie unique entre (P) et (R).

Ce service est instauré au moment où le premier des trains expédiés à contre-voie de (M) doit poursuivre sa route à contre-voie jusque (R).

Après avoir reçu l'avis de réalisation du blocage du sens de circulation à voie normale (CVT) pour le tronçon P - R et avoir expédié le premier train à contre-voie vers (R), la gare (P) :

- adapte ses mesures de sécurité à la situation d'une gare intermédiaire;
- informe les gares (M) et (R) ainsi que le dispatcher sur les lignes dispatchisées de son retrait comme gare d'about.

Dès cet instant, les annonces C-Cz et D-Dz sont échangées directement entre les gares d'about (R) et (M).

Remarque : Si la voie B se trouvait obstruée, le service à voie unique entre (P) et (R) devrait être instauré par (R). La gare (P) ne pourrait cesser son intervention comme gare d'about qu'après avoir expédié vers (M) le premier train ayant circulé à contre-voie entre (R) et (P).

Quatrième phase.

Rétablissement du service normal à double voie.

LIGNES DISPATCHISEES.

ART. 43. — La gare avisée de la libération de la voie obstruée en informe le dispatcher.

Celui-ci autorise les deux gares d'about à rétablir le service normal à double voie par le télégramme suivant :

« Voie A libre. Le service normal à double voie peut être rétabli entre (M) et (P) ».

ART. 44. — Modalités d'exécution.

1) Au moment de la réception du télégramme ci-dessus, la circulation est autorisée à voie normale sur le tronçon.

Les deux gares d'about reprennent immédiatement l'expédition des trains à voie normale sur les deux voies.

La gare (M) qui expédiait les trains à contre-voie avise les gares intermédiaires par le télégramme suivant :

« Service normal à double voie rétabli entre (M) et (P) ».

Les postes de pleine voie en sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

2) Au moment de la réception du télégramme, la circulation est autorisée à contre-voie sur le tronçon.

La gare (M) transmet à l'autre gare d'about ainsi qu'aux gares intermédiaires le télégramme suivant :

« Service rétabli sur voie A. Dernier train expédié à contre-voie sur voie B est n° ».

Les postes de pleine voie sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

L'expédition des trains à voie normale sur la voie redevenue libre est reprise immédiatement.

Après échange des annonces D-Dz pour le dernier train expédié à contre-voie sur la voie B, la gare (M) qui expédiait les trains à contre-voie fait bloquer le sens de circulation à contre-voie et avise les gares intermédiaires de ce que le service normal est rétabli par le télégramme suivant :

« Service normal à double voie rétabli entre (M) et (P) ».

Les postes de pleine voie en sont informés par les gares désignées à la consigne de ligne.

Lorsque deux trains, circulant parallèlement de (M) vers (P) sont engagés simultanément dans les sections de block en amont de la gare (P), cette dernière recevra par priorité le train arrivant à contre-voie.

LIGNES NON DISPATCHISEES.

ART. 45. — La gare avisée de la libération de la voie obstruée en informe la gare (M) qui expédiait les trains à contre-voie par le télégramme suivant :

« Voie A libre entre (M) et (P) ».

La gare (M) répercute ce télégramme à l'autre gare d'about s'il n'emané pas de cette gare.

Les gares (M) et (P) appliquent ensuite les modalités d'exécution prévues à l'art. 44.

Remarque : Dès que le service normal est rétabli, les gares et postes de block lèvent les mesures de sécurité qui ont dû être prises.

TITRE III.

**CIRCULATION A VOIE UNIQUE POUR TRAVAUX
SUR UN TRONÇON NON SIGNALISÉ
POUR LA CONTRE-VOIE.****Principes.**

ART. 46. — La circulation à voie unique peut être organisée :

- a) entre deux gares;
- b) entre une gare et un poste de block de pleine voie voisin;
- c) entre deux postes de block voisins;
- d) dans la zone d'action d'un poste de block.

Elle fait l'objet d'une modification au PSS ou d'un ACA.

Cas d'application.

1^{er} cas. — Les appareils de voie d'entrée et de sortie du tronçon sont contrôlés et enclenchés dans un même itinéraire, autorisé par le signal qui y donne accès (R.G.S. fascicule II, titre X, art. 922).

L'adaptation de la signalisation fixe fait l'objet d'un supplément au PSS de la ligne.

ART. 47. — Une consigne établie par IPX, en accord avec IPES, prévoit les mesures de sécurité à observer normalement ainsi que dans le cas de dérangement des appareils. Les dispositions à prendre par les signaleurs font l'objet d'un supplément à l'instruction locale du poste.

ART. 48. — Les dispositions des titres I et II ne sont pas d'application.

Les gares situées aux extrémités du tronçon exploité à voie unique ne sont pas gares de croisement au sens du R.G.E. 123.10. La présence d'un chef de gare n'y est requise que dans la mesure où elle s'avère nécessaire pour l'application des mesures de sécurité prévues dans la consigne.

123.23

Page 26.

ART. 49. — Les postes d'about sont mis en possession d'un tableau horaire indiquant la succession des trains sur le tronçon exploité à voie unique et leur sens de circulation.

Si la circulation à voie unique n'est pas organisée dans la zone d'action d'un seul poste de block, toute modification à l'ordre de succession doit être autorisée par le dispatcher ou par un chef de gare.

ART. 50. — La vitesse maximum autorisée sur le tronçon exploité à voie unique pour les trains circulant à contre-voie est, en principe, celle normalement autorisée sur la ligne.

2^e cas. — Les appareils de voie d'entrée et de sortie du tronçon ne sont pas contrôlés ni enclenchés dans un même itinéraire.

Ce cas requiert la publication d'un avis de circulation anormale (ACA). Toutefois, si la durée des travaux ne dépasse pas trois jours calendriers consécutifs, la circulation à voie unique peut être organisée par bulletin ou télégramme émis par IPX.

ART. 51. — Les prescriptions des titres I et II qui ne sont pas modifiées par les dispositions reprises aux articles 52 à 55 sont d'application.

Des dispositions particulières justifiées par les conditions d'exploitation ou la situation des lieux peuvent être imposées.

ART. 52. — Sur les lignes non dispatchisées, la régulation du service sur le tronçon exploité à voie unique incombe au chef de gare désigné par l'ACA.

22E67

54 Les trains qui ne circuleront pas sur le tronçon de voie qu'ils devaient emprunter (trains désheurtés, ACA, prolongés ou supprimés prématurément etc...) sont arrêtés à la gare qui expédie le contre-voie.

L'arrêt est également imposé dans cette gare pendant la durée de la mise en vigueur de l'ACA aux trains détournés ainsi qu'aux trains facultatifs et extraordinaires dont la mise en marche n'a pas fait l'objet d'un bulletin.

Le conducteur, ainsi que le chef. garde sur les trains de voyageurs, sont avisés avant le départ du mode d'exploitation en vigueur.

Si le train est expédié à voie normale alors qu'il devait l'être à contre-voie et s'il s'agit d'un train de voyageurs passant arrêt dans des installations intermédiaires, le chef de gare prescrit éventuellement toutes mesures nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs dans ces installations.

ART. 53. — Lorsque le départ vers la contre-voie n'est pas commandé par l'ouverture d'un signal fixe, l'arrêt des trains est obligatoire pour la délivrance d'un ordre de franchissement E.S. 422 du signal fixe de block maintenu fermé ou du signal mobile de block.

Le document E.S. 422 est rédigé pour la circulation à contre-voie avec ACA.

EN pareil cas, les dispositions de l'article 30 ne sont pas d'application -

ART. 54. — Les trains doivent être arrêtés à la gare qui expédie à contre-voie sur le tronçon dans tous les cas où ils ne circuleront pas sur la voie qu'ils devaient emprunter. (Trains désheurés, ACA prolongés ou supprimés prématurément, etc...).

L'arrêt est également imposé dans cette gare pendant la durée de mise en vigueur de l'ACA aux trains détournés ainsi qu'aux trains facultatifs et extraordinaires dont la mise en marche n'a pas fait l'objet d'un bulletin.

Le machiniste, ainsi que le chef-garde sur les trains de voyageurs, sont avisés avant le départ du mode d'exploitation en vigueur.

ART. 55. — La vitesse maximum autorisée sur le tronçon exploité à voie unique pour les trains circulant à contre-voie est fixée par l'ACA. Cette vitesse est, en principe, celle normalement autorisée sur la ligne.

TITRE IV.

CIRCULATION A VOIE UNIQUE AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION PAR TELEPHONE (BSR TF) SUR UN TRONÇON SIGNALISE POUR LA CONTRE-VOIE.

Les prescriptions des titres I et II qui ne sont pas modifiées par les dispositions suivantes résultant de la présence de signaux fixes de contre-voie sont d'application.

Signalisation des gares d'about.

ART. 56. — Il n'est pas fait usage de signaux mobiles, sauf dans le cas où des trains doivent être expédiés à contre-voie de voies dépourvues d'un signal fixe de départ (m 3, m 4 ...). Le signal mobile est placé et franchi dans les conditions prévues à l'art. 22 et l'ordre de franchissement est établi pour la circulation avec signaux fixes de contre-voie.

La protection de la gare sur la voie obstruée s'effectue conformément aux dispositions de l'art. 8.

ART. 57. — *Réservé. Les dispositions de l'article*

30 ne sont pas d'application lors de l'exposition des

trains à contre-voie

Immobilisation des signaux donnant accès au tronçon exploité à voie unique.

ART. 58. — Dans les gares d'about, l'ouverture des signaux fixes donnant accès au tronçon exploité à voie unique est conditionnée par la position d'un dispositif (BSR) placé lui-même sous la dépendance matérielle du chef de gare.

Le dispositif BSR se trouve en position VNS (circulation à voie normale autorisée) dans chaque poste d'about lorsque la circulation à contre-voie est bloquée et en position CVT (circulation à contre-voie autorisée) lorsque la circulation à voie normale est bloquée.

*E.
circul. 42
8-10-73*

Lors de toute inversion du sens de circulation :

- a) le chef de gare lançant l'ordre de blocage autorise l'actionnement du dispositif aussitôt cet ordre lancé;
- b) le chef de gare appelé à recevoir l'avis de réalisation du blocage autorise l'actionnement du dispositif sur demande du signaleur.

Levée des mesures de sécurité.

ART. 59. — Les dispositions de l'art. 29 sont d'application pour les gares intermédiaires et postes de pleine voie ne disposant pas de signaux fixes de contre-voie.

Elles sont également d'application dans les gares et postes disposant de signaux fixes de contre-voie pour les mesures de sécurité qui ne sont pas contrôlées par ces signaux.

Trains ou autres parcours opérant en cours de route ou n'effectuant pas le parcours complet entre les deux gares d'about (Parcours locaux).

ART. 60. — Les dispositions de l'art. 39 sont d'application. Toutefois, en cas d'expédition d'un train à contre-voie vers une installation intermédiaire, protégée par un signal fixe de contre-voie, ce dernier est utilisé pour assurer la couverture en lieu et place du signal mobile prévu au littéra g).

L'entrée dans l'installation est autorisée par formulaire S 422.

Possibilité d'intervention des gares.

ART. 61. — Une gare signalisée comme gare d'about doit nécessairement intervenir comme telle dans l'organisation d'un service à voie unique.

Elle ne peut se soustraire à cette obligation que dans le cas où l'obstruction se situe en un point tel qu'elle en soit empêchée. Les dispositions suivantes sont dès lors d'application :

a) La gare est considérée comme gare intermédiaire et ne participe pas à la tenue du carnet de tronçon bien que le chef de gare soit présent.

b) Si la signalisation permet exclusivement la reprise de la voie normale, la continuation à contre-voie est autorisée par ordre de franchissement E.S. 422.

Ce dernier, établi pour la circulation à contre-voie avec ou sans signaux fixes selon que la partie du tronçon restant à parcourir est signalisée ou ne l'est pas, est remis de la main à la main par le chef de gare.

TITRE IVbis.

CIRCULATION A VOIE UNIQUE ORGANISEE ENTRE DEUX GARES DONT L'UNE EST GARE D'ABOUT DIRIGEANTE (1).

ART. 61.1 — La circulation des trains à voie unique peut être organisée entre deux gares dont l'une est gare d'about dirigeante lorsque :

- dans l'une des gares d'about le service à voie unique est assuré par un chef de gare (cette gare est dénommée «**gare d'about dirigeante**»);
- dans l'autre gare d'about, la disposition des installations permet d'exécuter le service à voie unique avec la seule présence du signaleur (cette gare est dénommée «**gare d'about non dirigeante**»);
- il n'existe aucune gare intermédiaire entre ces deux gares.

La gare d'about dirigeante et la gare d'about non dirigeante sont désignées à la consigne de ligne pour le service à voie unique et à l'Instruction locale de chaque poste de block du tronçon intéressé.

ART. 61.2 — Les dispositions des titres I, II et IV qui ne sont pas modifiées par les dispositions suivantes restent d'application en cas de circulation à voie unique organisée entre deux gares dont l'une est gare d'about dirigeante.

ART. 61.3 — Le chef de gare présent à la gare d'about dirigeante est dénommé «**chef de gare dirigeant**».

Sur les lignes non dispatchisées, il prend l'initiative d'organiser le service à voie unique et règle la succession des circulations durant l'exploitation à voie unique.

Sur les lignes dispatchisées, il organise le service à voie unique conformément aux directives du dispatcher.

(1) Les dispositions du présent titre ne sont applicables qu'aux tronçons désignés dans la consigne de ligne après accord entre l'IPX et l'IPES.

ART. 61.4 — Le poste de block situé dans la gare d'about non dirigeante est assimilé à un poste de pleine voie pour l'application des dispositions du présent titre. Il reçoit du chef de gare dirigeant les ordres de blocage et les ordres de régulation.

ART. 61.5 — Sur les tronçons à gare d'about dirigeante, les numéros des cas de la consigne de ligne sont indiqués à l'Instruction locale des postes de block.

A. CIRCULATION ACCIDENTELLE A VOIE UNIQUE SUR UN TRONCON NON SIGNALISE POUR LA CONTRE-VOIE.

Première phase.

Préparation du service à voie unique.

ART. 61.6 — Sur les lignes dispatchisées, le télégramme prévu à l'article 15 (1) est transmis intégralement par le dispatcher à la gare d'about dirigeante et au poste de block de la gare d'about non dirigeante. Il est répercuté aux postes de block intermédiaires de pleine voie éventuels par le chef de gare dirigeant.

Sur les lignes non dispatchisées, la gare avisée en premier lieu de l'obstruction, après s'être assurée que la voie voisine n'est pas obstruée, avise la gare d'about dirigeante en vue de déterminer le cas de la consigne à mettre en application. Le chef de gare dirigeant adresse le télégramme prévu à l'article 16 (1) au poste de block de la gare d'about non dirigeante et, éventuellement, aux postes de block intermédiaires de pleine voie.

Le chef de gare dirigeant prend l'initiative de préparer le service à voie unique si celui-ci doit être organisé à l'occasion de travaux.

Deuxième phase.

Instauration du service à voie unique.

ART. 61.7 — Sur les lignes dispatchisées, le télégramme prévu à l'article 17 est transmis par le dispatcher à la gare d'about dirigeante et au poste de block de la gare non

(1) Sur les tronçons à gare d'about dirigeante, le numéro du cas à appliquer est communiqué aux signaleurs.

dirigeante. Il est répercuté aux postes de block intermédiaires de pleine voie éventuels par le chef de gare dirigeant.

Sur les lignes non dispatchisées, ce télégramme est transmis, par le chef de gare dirigeant, au signaleur de la gare d'about non dirigeante et, éventuellement, aux postes de block intermédiaires de pleine voie.

Mesures de sécurité.

ART. 61.8 — Information relative au dernier train ayant circulé à voie normale.

a) La gare d'about dirigeante expédiera les trains à contre-voie.

Le chef de gare dirigeant se fait donner par le signaleur de la gare d'about non dirigeante, sous forme de TCO transmise de block à block, le télégramme prévu à l'article 19.

b) La gare d'about dirigeante expédiera les trains à voie normale.

Le chef de gare dirigeant transmet au signaleur de la gare d'about non dirigeante, sous forme de TCO transmise de block à block, le télégramme prévu à l'article 19.

ART. 61.9 — Confirmation de la réalisation des mesures de sécurité.

Le télégramme confirmant la réalisation des mesures de sécurité est complété par le numéro du cas et devient:

«Cas n° Mesures de sécurité pour circulation à voie unique, voie, réalisées».

Les signaleurs de la gare d'about dirigeante et des postes de block intermédiaires de pleine voie éventuels adressent ce télégramme au chef de gare dirigeant.

Troisième phase.

Exploitation du tronçon à voie unique.

ART. 61.10 — Les annonces relatives à la sécurité des circulations sur le tronçon sont inscrites:

- par le chef de gare dirigeant: dans un carnet spécial S 478c dénommé «**carnet de tronçon**»;
- par les signaleurs: dans les carnets S 478a et b intéressés.

ART. 61.11 — Avant de donner un ordre de blocage à son signaleur, le chef de gare dirigeant se fait confirmer, par le signaleur de la gare d'about non dirigeante, le passage à son poste du dernier train ayant circulé dans le sens qui doit être inversé. Cette information est donnée par l'annonce: **«Tronçon voie (A ou B) libéré par train n°»**

Le signaleur de la gare d'about non dirigeante reçoit directement du chef de gare dirigeant les ordres de blocage en vue des inversions du sens de circulation.

ART. 61.12 — **Sécurité des voyageurs dans les gares abordées à contre-voie.**

La mention au rapport du conducteur prévue à l'art. 13.1 est inscrite par le chef de la gare d'about non dirigeante lorsque celui-ci est présent.

Elle est portée sur un document préparé sur D 27 (I.C. 27) lorsqu'elle devrait être inscrite par le signaleur. Le signaleur, sur invitation du chef de gare dirigeant, remet ce document au conducteur contre décharge.

ART. 61.13 — **Responsabilité du signaleur de la gare d'about non dirigeante.**

Le signaleur de la gare d'about non dirigeante y assume, pour ce qui concerne son poste, les responsabilités qui incombent normalement au chef de gare en cas de circulation à voie unique. Il est responsable du placement des signaux mobiles dans la gare d'about non dirigeante.

Toutefois, durant les intervalles où un chef de gare est présent dans cette gare, celui-ci est tenu de participer activement à l'exécution du service à voie unique.

ART. 61.14 — **Trains ou autres parcours locaux.**

La circulation des trains ou autres parcours locaux n'est autorisée que s'ils effectuent le parcours complet entre la gare dirigeante et la gare d'about non dirigeante.

ART. 61.15 — **Modifications aux limites du tronçon.**

Aucune gare ne peut se substituer, pendant l'exploitation à voie unique, à l'une des gares d'about du tronçon exploité sous le régime de la gare d'about dirigeante à moins d'une nouvelle obstruction qui mettrait l'une de ces gares dans l'impossibilité d'intervenir.

Quatrième phase.

Rétablissement du service normal.

ART. 61.16 — Le dispatcher avisé de la libération de la voie obstruée autorise la gare dirigeante et le signaleur de la gare d'about non dirigeante à rétablir le service normal à double voie.

Sur les lignes non dispatchisées, la gare avisée de la libération de la voie obstruée informe le chef de gare dirigeant. Celui-ci informe du rétablissement du service sur la voie obstruée et du rétablissement du service normal à double voie le signaleur de la gare d'about non dirigeante et, éventuellement, les postes de block de pleine voie intermédiaires.

B. CIRCULATION A VOIE UNIQUE SUR UN TRONÇON SIGNALISE POUR LA CONTRE-VOIE AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION PAR TELEPHONE.

ART. 61.17 — Dans la gare d'about non dirigeante le dispositif BSR n'est pas placé sous la dépendance du chef de gare lorsque celui-ci n'est pas présent.

Le signaleur reçoit directement du chef de gare dirigeant les ordres de blocage en vue des inversions du sens de circulation; il libère lui-même le dispositif et en vérifie l'enclenchement.

Durant les intervalles où un chef de gare est présent dans la gare d'about non dirigeante, le dispositif BSR reste placé sous la dépendance du chef de gare.

ART. 61.18 — Les dispositions des articles 61.1 à 61.16 restent d'application à l'exception de celles devenant caduques par suite de l'existence de la signalisation de contre-voie.

TITRE V.

CIRCULATION A VOIE UNIQUE AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION MATERIALISE (BSR M).

N
E

Principes.

ART. 62.

1) Un tronçon est considéré comme pourvu d'un BSRM lorsque simultanément les conditions énumérées à l'art. 913 du R.G.S. fasc. II, titre X, sont réalisées.

2) Lorsque la gare d'about expédiant les trains à contre-voie n'est pas équipée de signaux fixes de contre-voie, le tronçon n'est pas à considérer comme pourvu d'un BSRM.

3) L'application des dispositions prévues dans le présent titre n'exige pas la présence d'un chef de gare dans les gares d'about.

Première phase.

Préparation du service à voie unique.

ART. 63. — La gare ou le poste de block avisé en premier lieu de l'obstruction accidentelle d'une voie, informe le dispatcher. Celui-ci après avoir reçu l'assurance que l'autre voie principale n'est pas obstruée, détermine, en accord avec les chefs de gare qui se trouvent présents, le cas de la consigne de ligne à mettre en application.

Il informe les gares dans lesquelles un chef de gare est présent, ainsi que tous les postes de block en service sur le tronçon.

C
S

—
Pr
—

Bulletin^E n° 22 du 8/7/87 art. 6R complète
sauf si la ligne n'est pas régulée auquel cas la présence d'au
moins un chef de gare désigné par l'I.P.X est requise. Ce chef de
gare assume dès lors toutes les obligations du régulateur de
ligne."

—
P
—

Le dispatcher prend l'initiative de préparer le service à voie unique si celui-ci doit être organisé pour l'exécution de travaux prévus ou à la suite d'une obstruction dont il a été avisé lui-même en premier lieu.

Ces dispositions ne suspendent pas la circulation à voie normale sur la voie libre.

ART. 64. — Dès qu'ils sont avisés de l'organisation d'un service à voie unique, les signaleurs des postes en service prennent les mesures qui seraient éventuellement imposées par l'instruction locale.

ART. 65. — Les mouvements à effectuer sur la voie obstruée sont autorisés par un chef de gare. En l'absence de chef de gare, le signaleur reçoit les instructions nécessaires du dispatcher.

Deuxième phase.

Instauration du service à voie unique.

ART. 66. — Lorsque le moment est venu de préparer l'expédition du premier train à contre-voie, le dispatcher donne l'ordre au signaleur du poste d'about expédiant les trains à voie normale de bloquer le sens de circulation à voie normale.

Cet ordre est donné sous la forme prévue à l'art. 69 ci-après.

Troisième phase.

Exploitation du tronçon à voie unique.

ORGANISATION DU SERVICE.

ART. 67. — La régulation du service sur le tronçon exploité à voie unique incombe au dispatcher.

ART. 68. — Le signaleur est personnellement responsable de l'application des mesures de sécurité prévues dans l'instruction locale.

Dans les gares où un chef de gare se trouve présent, cet agent est tenu d'exercer une surveillance active de l'application de ces mesures. Il garde, en outre, la responsabilité au point de vue exploitation de l'organisation du service dans sa gare.

SECURITE DE LA CIRCULATION.

ART. 69. — L'expédition d'un train à contre-voie exige le blocage préalable du sens de circulation à voie normale. L'expédition d'un train à voie normale exige le blocage du sens de circulation à contre-voie.

Le blocage d'un sens de circulation doit faire l'objet d'un ordre du dispatcher au signaleur. Cet ordre peut être donné dès que le dispatcher connaît le dernier train devant être expédié dans le sens autorisé et sans attendre nécessairement la libération du tronçon. Il est donné au signaleur du poste d'about qui dispose à ce moment de l'autorisation d'expédier des trains sur le tronçon.

Les ordres de blocage sont donnés sous la forme suivante :

« Bloquez circulation à voie normale (ou à contre-voie) voie A (ou B) après train n° ».

Ils sont inscrits par le dispatcher et le signaleur dans leur carnet E 934.

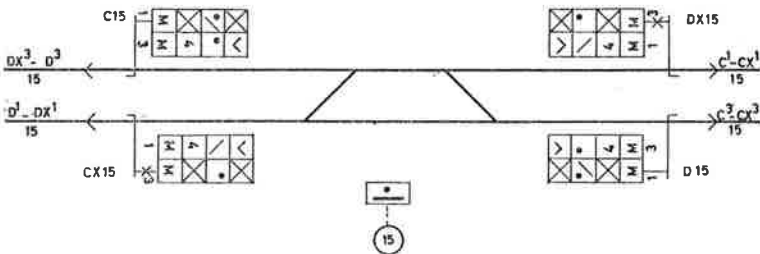
Départ à contre-voie d'une voie non équipée d'un signal fixe donnant accès à la contre-voie.

ART. 70. — Une telle mesure ne peut être prise qu'en présence d'un chef de gare. Celui-ci applique les dispositions prévues à l'art. 56. Il s'assure notamment que le blocage du sens de circulation à voie normale est effectif avant de délivrer l'ordre de franchissement du signal fixe ou du signal mobile.

CAS PARTICULIERS.

ART. 71. — Gare pourvue d'une signalisation fixe de contre-voie.

- ne disposant pas d'une possibilité de garage des trains;
- disposant de la possibilité, soit de faire poursuivre les trains à contre-voie, soit d'en assurer la remise à voie normale.

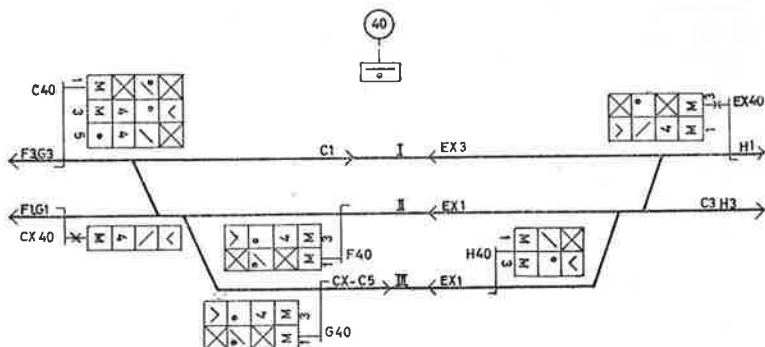


Le poste de block fonctionne comme poste d'about s'il assure la mise à contre-voie ou la remise à voie normale des trains et comme poste intermédiaire dans le cas contraire.

Remarque. — Si le poste fonctionne comme poste intermédiaire, il lui est interdit de transmettre le blocage d'un sens de circulation aussi longtemps qu'il ne l'a pas reçu lui-même.

ART. 72. — Gare pourvue d'une signalisation fixe de contre-voie.

- disposant d'une possibilité de garage des trains;
- disposant de la possibilité, soit de faire poursuivre les trains à contre-voie, soit d'en assurer la remise à voie normale.



"3e cas - La circulation à contre-voie se poursuit au-delà du poste. Le croisement de trains au poste doit être envisagé.

Ce cas requiert :

- la présence d'un chef de gare si l'on n'a pas l'assurance du fonctionnement normal de l'appareillage B.S.R.M. (1);
- l'organisation de deux services à voie unique de part et d'autre de la gare dans les conditions ci-après :
 1. Le poste de block fonctionne comme poste d'about pour chacun des deux tronçons situés de part et d'autre. La circulation d'un train à voie normale est admise sur l'un des tronçons en même temps que la circulation d'un train à contre-voie sur le second.
 2. Toute communication échangée entre le chef de gare s'il est présent, le signaleur et le régulateur de ligne ou vice-versa doit comporter l'identification préalable du tronçon auquel elle se rapporte.

Exemple d'un ordre de blocage :

"Tronçon vers ... (nom de la gare). Bloquez circulation à voie normale voie A après train n° ...".

- (1) Tout dérangement à l'appareillage BSR doit être porté immédiatement à la connaissance du régulateur de ligne qui fait appel au chef de gare si le dérangement nécessite l'actionnement d'un dispositif de secours ou la délivrance de formulaires aux conducteurs. En attendant l'arrivée du chef de gare, les signaleurs procèdent comme il est prescrit pour les postes de pleine voie.

(B) E. 11-14/09/1980 (2790).

123.23

Page 38.

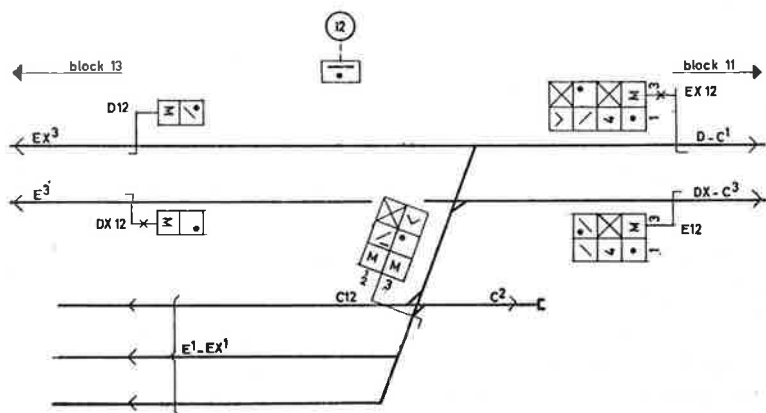
La circulation d'un train à voie normale est admise sur l'un des tronçons en même temps que la circulation d'un train à contre-voie sur le second.

3. Toute communication échangée entre le chef de gare et le dispatcher ou vice-versa doit comporter l'identification préalable du tronçon auquel elle se rapporte.

Exemple d'un ordre de blocage :

« Tronçon vers (nom de la gare). Bloquez circulation à voie normale voie A après train n° ».

ART. 73. — Gare intermédiaire couverte par signaux fixes de contre-voie et disposant de la possibilité d'expédier certains trains à contre-voie.



1. Le poste de block 12 est considéré comme poste intermédiaire pour toute circulation, même limitée à son poste, s'effectuant sur le tronçon exploité dans les deux sens.

La remarque de l'art. 71 est d'application.

2. Si l'obstruction se situe entre les postes 12 et 13, la zone de la voie obstruée comprise entre les postes 11 et 12 peut être utilisée pour la circulation à voie normale alors que la circulation est organisée à voie unique sur la voie voisine.

La circulation de deux trains en marche parallèle est autorisée dans ce cas particulier.

TRAINS OU AUTRES PARCOURS OPERANT EN COURS DE ROUTE OU N'EFFECTUANT PAS LE PARCOURS COMPLET ENTRE LES DEUX GARES D'ABOUT.

ART. 74. — La circulation des trains opérant en cours de route et effectuant le parcours complet entre les deux gares d'about s'effectue dans les conditions prévues au présent fascicule,

- avec sens de circulation à voie normale bloqué si le parcours doit s'effectuer à contre-voie;
- avec sens de circulation à contre-voie bloqué si le parcours doit s'effectuer à voie normale.

Ces trains ne peuvent toutefois circuler à contre-voie si les opérations à effectuer nécessitent une levée des mesures de sécurité contrôlées par le BSR dans une gare ou installation intermédiaire.

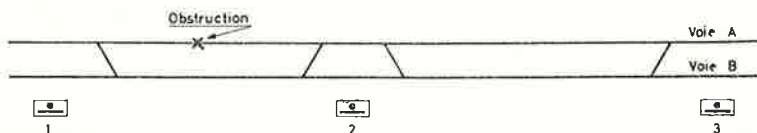
Les mêmes règles sont d'application si le parcours doit s'effectuer entre une gare d'about et une gare intermédiaire répondant aux conditions de l'article 73.

La circulation des trains avec ou sans opérations en cours de route n'effectuant pas le parcours complet entre les deux gares d'about ou entre une gare d'about et une gare intermédiaire répondant aux conditions de l'article 73 est organisée dans les conditions prévues au R.G.E. 123.20, titre VIII complétées par les dispositions des articles 39 et 60 du présent fascicule.

Possibilités d'intervention des gares ou postes de block.

ART. 75. — Modifications dans l'organisation du service à voie unique.

Toute modification dans l'organisation d'un service à voie unique en cours d'exploitation requiert l'autorisation préalable du dispatcher.



Le poste de block 2 dispose de la possibilité de remettre les trains à voie normale ou de les faire poursuivre à contre-voie.

1^{er} cas. — Le service à voie unique organisé d'abord entre 1 et 2 doit se poursuivre jusqu'en 3.

Le dispatcher prépare l'organisation du service à voie unique entre 2 et 3 dans les conditions prévues au présent règlement.

Il instaure ce service dès que le moment est venu de faire circuler à contre-voie le premier train qui ne peut être remis à voie normale au poste 2. Il communique le numéro de ce train aux postes 1, 2 et 3 en les avisant que le service à voie unique est instauré entre 1 et 3, le poste 2 jouant le rôle de poste intermédiaire. La remarque de l'art. 71 lui est applicable dès ce moment.

2^e cas. — Le service à voie unique organisé d'abord entre 1 et 3 peut se limiter au tronçon 1-2.

Le dispatcher rétablit le service à double voie entre les postes 2 et 3 (art. 76) et informe les postes 1 et 2 que le service à voie unique reste instauré entre 1 et 2.

Quatrième phase.

Rétablissement du service normal à double voie.

ART. 76. — La gare ou le poste de block qui est avisé en premier lieu de la libération de la voie obstruée en avise le dispatcher. Celui-ci en informe les gares dans lesquelles un chef de gare est présent ainsi que tous les postes de block se trouvant sur le tronçon.

~~Il notifie à ces postes le dernier train autorisé à circuler à~~

*Il notifie par télégramme d'avis postes ~~et~~ le
stems selon autorité à circuler à*

— contre-voie ainsi que le premier train devant circuler sur la voie redevenue libre.

MODALITES D'EXECUTION.

1^{er} cas. — La circulation est autorisée à voie normale sur le tronçon.

Les deux postes de block d'about reprennent immédiatement l'expédition des trains à voie normale, sans autre formalité.

2^e cas. — La circulation est autorisée à contre-voie sur le tronçon.

L'expédition des trains à voie normale sur la voie redevenue libre est reprise immédiatement.

Après avoir notifié le dernier train autorisé à circuler à contre-voie, le dispatcher donne ordre de bloquer le sens de circulation à contre-voie conformément aux dispositions de l'art. 69.

Dès que le blocage est devenu effectif, le service normal à double voie est considéré comme rétabli et les mesures de sécurité prises pour la circulation à contre-voie sont levées.

Dérangements de l'appareillage de blocage.

ART. 77. — Tout dérangement à l'appareillage BSR doit être porté immédiatement à la connaissance du dispatcher.

a) Lorsque le poste se trouve en gare, mais est considéré comme de pleine voie en raison de l'absence du chef de gare, le dispatcher fait appel au chef de gare si le dérangement nécessite l'actionnement d'un dispositif de secours ou la délivrance de formulaires aux machinistes. En attendant l'arrivée du chef de gare, les signaleurs procèdent comme il est prescrit pour les postes de pleine voie.

b) Lorsqu'à la suite d'un dérangement, il a dû être fait usage d'un dispositif de secours, soit dans un poste, soit dans plusieurs postes du tronçon, le blocage continue à être assuré conformément aux principes du BSRM faisant l'objet du présent titre.

c) S'il a dû être fait usage d'un dispositif de secours dans deux postes du tronçon qui se trouvent en relation, le dispatcher est tenu d'aviser immédiatement du dérangement tous les postes du tronçon sous la forme :

« BSR dérangé sur tronçon X - Y, voie A (ou B) ».

Le dispatcher est en outre tenu, contrairement aux dispositions de l'article 69 de ne lancer les ordres de blocage qu'au moment où ils peuvent être exécutés c'est-à-dire au moment où le tronçon est libre.

Préalablement à toute inversion du sens de circulation, le dispatcher :

- confirme aux deux postes d'about le n° du dernier train pouvant être expédié dans le sens autorisé;
- s'assure auprès du signaleur du poste de sortie de ce que le tronçon a été dégagé par ce train.

Les communications échangées sont inscrites par le dispatcher au E 934 et par les signaleurs au ES 478.

circulaire hebdomadaire n° 22 du 8/7/81 complément à l'art. 78.
Si la ligne n'est pas régulée, les décisions à prendre par le régulateur en vertu des dispositions du présent titre se font par le chef de gare d'une des gares d'about dont la présence est requise comme prévu sous le chiffre 3 de l'article 62 du titre I.

TITRE VI.

CIRCULATION A CONTRE-VOIE AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION MATERIALISE (BSR M).

Principes.

ART. 78. — En l'absence de toute obstruction, la circulation peut être organisée à contre-voie en vue :

- a) d'assurer les parcours prévus à contre-voie au Livret du Service des Trains (nécessité d'exploitation, initiation du personnel);
- b) de dégager un tronçon de ligne chargé.

Les dispositions prévues au titre V pour l'exploitation du tronçon à voie unique (art. 67 à 69) sont d'application.

L'ordre de blocage du sens de circulation n'est toutefois pas émis par le dispatcher.

Le signaleur du poste d'about appelé à recevoir le train à contre-voie bloque d'office le sens de circulation à voie normale dès que le dernier train circulant à voie normale a libéré le tronçon ou la partie du tronçon dont ses appareils contrôlent l'occupation.

Le signaleur de l'autre poste d'about bloque d'office le sens de circulation à contre-voie dès que le (les) train(s) ayant circulé à contre-voie a (ont) libéré le tronçon ou la partie du tronçon dont ses appareils contrôlent l'occupation.

Si la ligne n'est pas régulée, les décisions sont prises par le régulateur de la gare ou celui des postes à l'arrêt au présent état de fait par le chef de gare

ART. 79. — 1^{er} cas. - Parcours prévus à contre-voie au L.S.T.

En l'absence de circulation à contre-voie pour motif d'exploitation, les documents horaires prévoient, dans le but d'initier le personnel aux particularités de l'Exploitation à voie unique, une circulation à contre-voie, dans chaque sens de marche, 4 jours par semaine au moins, sur chaque tronçon.

Dans le cas où les nécessités d'exploitation l'exigent, le dispatcher est autorisé à faire circuler exceptionnellement à voie normale un parcours prévu à contre-voie pour l'initiation du personnel.

ART. 80. — 2^e cas. - Dégagement d'un tronçon de ligne chargé.

Le dispatcher est seul qualifié pour désigner les trains qui circuleront à contre-voie s'ils ne sont pas prévus aux documents horaires et au tableau-horaire du poste.

La circulation peut être organisée sur un tronçon compris entre deux postes de block successifs pouvant intervenir comme postes d'about ou sur une partie de ligne comportant plusieurs tronçons.

Dans ce dernier cas, les deux postes de block situés aux extrémités de la zone à parcourir à contre-voie sont postes d'about.

Les autres postes jouent le rôle de poste intermédiaire. Il leur est interdit de transmettre le blocage d'un sens de circulation avant de l'avoir eux-mêmes reçu. Le croisement de trains à un poste jouant le rôle de poste intermédiaire n'est pas autorisé.

Si la circulation à contre-voie n'est pas prévue aux documents horaires, le dispatcher avise tous les postes de block des trains qu'il décide de faire circuler à contre-voie en situant leur position dans l'ordre de succession. Cet avis est donné sous la forme du télégramme suivant :

« Trains n° circuleront à contre-voie sur voie A (ou B) entre gare block et gare block après passage du train n° à voie normale ».

Un avis doit être émis pour chaque train ou série de trains successifs devant circuler à contre-voie.

Dispositions générales.

ART. 81.

1. — Les dispositions du titre VI ne peuvent être appliquées que sur les tronçons dont l'accès et la sortie sont commandés par signaux fixes de contre-voie.

2. — La circulation de trains à contre-voie ne peut être organisée simultanément sur les deux voies d'un même tronçon que dans le cas où, par suite d'incident, un parcours se trouvait immobilisé sur une des voies dont le sens de circulation à voie normale serait bloqué.
3. — La circulation de trains en marche parallèle est autorisée.
4. — La circulation à contre-voie de trains de voyageurs devant normalement faire arrêt dans un point d'arrêt ou dans une gare où la surveillance n'est pas assurée par un chef de gare est interdite.
5. — La circulation à contre-voie de trains devant quitter le tronçon ou s'y intercaler à un poste intermédiaire ou jouant le rôle de poste intermédiaire n'est pas autorisée.

Dérangement de l'appareillage de blocage.

ART. 82. — En cas de dérangement à l'appareillage BSR nécessitant l'utilisation d'un dispositif de secours ou la délivrance de formulaires aux conducteurs, les mesures suivantes doivent être prises :

1° Parcours prévus à contre-voie aux documents-horaires et justifiés par un motif d'exploitation.

Il est fait application de l'art. 77 du titre V.

2° Autres parcours.

Le dispatcher interdit toute nouvelle inversion du sens de marche dès que la circulation à contre-voie a été rebloquée.

Cette disposition reste en vigueur jusqu'à ce que le dérangement ait été levé.

TITRE VII.**CIRCULATION A VOIE UNIQUE OU A CONTRE-VOIE
AVEC BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION MATE-
RIALISE (BSR M) SUR UNE LIGNE EQUIPEE DE
CABINE(S) NODALE(S).**

Les prescriptions des titres V et VI, qui ne sont pas modifiées par les dispositions suivantes, restent d'application.

Circulation à voie unique.

ART. 83 — Lorsque la circulation à voie unique doit être organisée sur un tronçon:

a) dont les deux postes d'about dépendent de la même cabine nodale:

- le service à voie unique est instauré, après entente avec le dispatcher, par le dirigeant de la cabine nodale qui donne les instructions nécessaires au(x) signaleur(s) intéressé(s);
- le blocage d'un sens de circulation ne fait pas l'objet d'un ordre du dispatcher; celui-ci continue à assurer la régulation sur le tronçon et communique en temps opportun l'ordre de succession des trains au dirigeant de la cabine nodale.

b) dont les deux postes d'about dépendent de cabines nodales contiguës:

- le service à voie unique est instauré, après entente entre le dispatcher et les dirigeants des cabines nodales, par le dirigeant du poste expédiant les trains à voie normale.

Lorsque le moment est venu de préparer l'expédition du premier train à contrevoie, ce dirigeant donne directement à son signaleur l'ordre de bloquer le sens de circulation à voie normale.

- le blocage d'un sens de circulation ne fait pas l'objet d'un ordre du dispatcher; celui-ci continue à assurer la régulation sur le tronçon et communique en temps opportun l'ordre de succession des trains aux dirigeants des cabines nodales.

Pour inverser le sens de circulation, le dirigeant de la cabine nodale disposant de la faculté d'expédier sur le tronçon, donne directement à son signaleur l'ordre de bloquer le sens de circulation considéré.

c) dont un poste d'about dépend d'une cabine nodale et dont l'autre est un poste de block ordinaire:

- le service à voie unique est instauré, après entente entre le dispatcher, le dirigeant de la cabine nodale et, le cas échéant, le chef de gare dont relève le poste, par un ordre du dispatcher de bloquer le sens de circulation à voie normale donné au poste expédiant les trains à voie normale;
- chaque inversion d'un sens de circulation fait l'objet d'un ordre de blocage donné par le dispatcher au poste disposant de la faculté d'expédier sur le tronçon;
- le dirigeant de la cabine nodale inscrit les ordres de blocage qu'il reçoit dans son carnet E 934 et donne les instructions nécessaires au signaleur intéressé.

ART. 84 — Une procédure identique à celle prévue aux cas a), b), c), ci-dessus est appliquée pour le rétablissement du service normal à double voie.

Circulation à contrevoie avec blocage du sens de circulation à voie normale matérialisé (BSR M).

ART. 85 — Lorsque les nécessités d'exploitation l'exigent et après accord du dispatcher, le dirigeant d'une cabine nodale est autorisé à faire circuler à voie normale un parcours prévu à contrevoie aux documents-horaires pour l'initiation du personnel ou la maintenance des liaisons de contrevoie.

Le dirigeant de la cabine nodale contiguë est informé par le dispatcher lorsque cette mesure le concerne.

Les dirigeants des cabines nodales donnent les instructions nécessaires à leur(s) signaleur(s) respectif(s).

ART. 86 — Lorsque les nécessités d'exploitation l'exigent et après accord du dispatcher, le dirigeant d'une cabine nodale est autorisé à faire circuler à contrevoie des trains prévus à voie normale aux documents horaires (dégagement d'un tronçon chargé, parcours de liaisons de contrevoie).

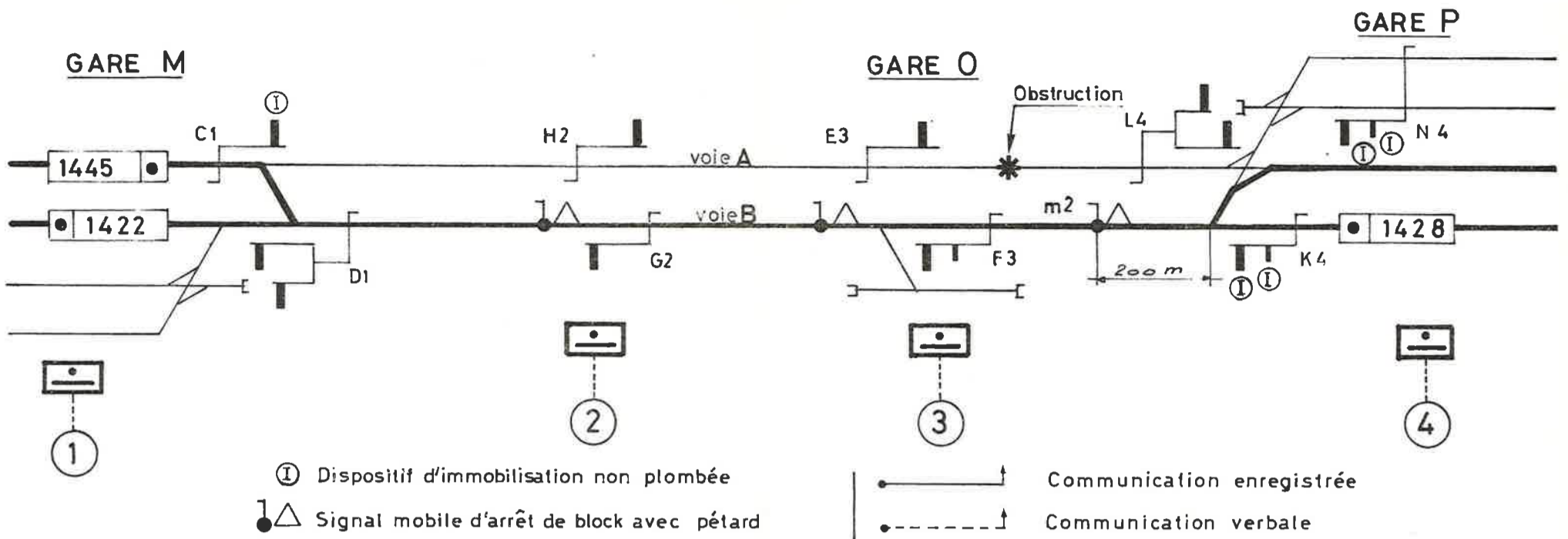
Quand le tronçon à parcourir à contrevoie chevauche la zone d'action de deux cabines nodales contiguës, l'entente préalable est nécessaire entre le dispatcher et les dirigeants des cabines nodales. Ces dirigeants donnent les instructions nécessaires à leur(s) signaleur(s) respectif(s).

Dérangement de l'appareillage de blocage.

ART. 87 — En cas de dérangement à l'appareillage BSR ayant nécessité l'usage d'un dispositif de secours dans un poste de block d'about ordinaire en relation avec une cabine nodale le dispatcher donne les ordres de blocage prévus à l'art. 83 c) dans les conditions de l'art. 77 c).

Dans les autres cas, les dirigeants des cabines nodales donnent les instructions nécessaires à leur(s) signaleur(s) respectif(s).

Tableau synoptique des dispositions d'exploitation en cas d'organisation d'un service à voie unique avec BSR Tf



	GARE M		BL. 2	GARE O		GARE P	
	CHST	BL. 1		CHST	BL. 3	BL. 4	CHST
1^e PHASE Préparation du service à voie unique.	Voie A obstruée. Le service à voie unique sera organisé entre M et P par voie B. Préparez application cas n°... consigne de ligne. Immobilise par dispositif non plombé le levier du signal C1.						
2^e PHASE Instauration du service à voie unique.	Le service à voie unique est instauré entre M. et P. par voie B. Le premier train à expédier à contre-voie est 1445.						
	Place éventuellement signaux mobiles m3, m4,		Mesures de sécurité pour circulation à voie unique voie B réalisées.	Applique mesures de sécurité prévues à la consigne locale.			Dernier train expédié à voie normale de P vers M. est 1422
3^e PHASE Exploitation du tronçon à voie unique	Dz 1422						Dz. 1422 Place signal mobile m2
	CVTz voie B		Application des prescriptions relatives au blocage du sens de circulation (R.G.S. fascicule II, titre X)				Bloquez circulation voie normale, voie B, après 1422
	Applique mesures de sécurité prévues à la consigne locale Délivrance S 422 C 1445		Pour les trains circulant à contre-voie, application des prescriptions du block-système à sections bloquées par téléphone (R.G.S. fascicule II, titre II)				Cz 1445 Applique mesures de sécurité prévues à la consigne locale Présentation signal mobile jaune
	Dz 1445						Dz 1445
	Bloquez circulation à contre-voie Voie B, après 1445		Application des prescriptions relatives au blocage du sens de circulation (R.G.S. fascicule II, titre X)				VNS voie B VNSz voie B Enlève signal mobile m2
	Cz 1428		Pour les trains circulant à voie normale, échange des annonces et manœuvre des appareils comme en service normal				C 1428
4^e PHASE Rétablissement du service normal							Voie A libre entre M. et P. (2)
	Service normal à double voie rétabli entre M. et P.						Service normal à double voie rétabli entre M. et P.
	Lève les mesures de sécurité		Lève les mesures de sécurité				Lève les mesures de sécurité

(1) Sur les lignes dispatchées le télégramme est transmis par le dispatcher aux deux gares d'about.
 (2) Sur les lignes dispatchées, le dispatcher est avisé de la libération de la voie A. Il autorise les deux gares d'about à rétablir le service normal à double voie par le télégramme suivant:
 « Voie A libre. Le service normal à double voie peut être rétabli entre M. et P. »

Avis SE

JAN. 80

123.24

Sommaire.

EXPLOITATION DE LA JONCTION NORD-MIDI.

SOMMAIRE.

	Pages
1. Avant-Propos.	1
2. Installations.	1
3. Circulation des trains.	2
4. Vitesse maximum des trains	2
5. Freinage des trains de marchandises	3
6. Franchissement des signaux d'arrêt permissifs, permanents ou intermittents, fermés	3
7. Entrée des trains à Bruxelles-Central	3
8. Arrêt devant le signal d'entrée fermé de Bruxelles-Central	4
9. Signaux de queue	4
10. Signaux acoustiques	6
11. Protection du personnel	6
12. Restrictions à l'embarquement et au débarquement des voyageurs	7

EXPLOITATION DE LA JONCTION NORD-MIDI.

1. AVANT-PROPOS.

- 1 La circulation des trains dans la Jonction Nord-Midi tout en restant soumise aux dispositions de la réglementation générale, est également subordonnée aux dispositions particulières faisant l'objet du présent fascicule.

2. INSTALLATIONS.

- 2 2.1. Le tunnel de la Jonction Nord-Midi comporte six voies électrifiées numérotées I à VI et posées dans trois pertuis dénommés : Pertuis Ouest, Central et Est.
- 3 La Jonction dessert trois gares : Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Central et Bruxelles-Chapelle; toutefois, les voies I et II du Pertuis Ouest ne sont pas pourvues de quais d'embarquement à Bruxelles-Congrès et Bruxelles-Chapelle.

Bruxelles-Central est équipé d'une voie supplémentaire en impasse (1A), destinée au trafic de l'Aéroport National de Zaventem.
- 4 Les voies I, III et V sont normalement parcourues dans le sens Midi-Nord; les voies II, IV et VI sont normalement parcourues dans le sens Nord-Midi.
- 5 2.2. Un poste téléphonique d'alarme est installé à proximité de chaque signal pourvu d'une couronne de franchissement. Ces postes permettent d'entrer en communication avec le régulateur de la gare principale (Nord ou Midi) située en amont dans le sens de la marche du train.

Le régulateur peut mettre le correspondant en relation avec le répartiteur M ou le répartiteur ES.

6 Un appareil téléphonique (T), en relation avec le poste habilité à délivrer des S 422 (simples ou combinés) pour leur franchissement, est placé sur les signaux qui ne sont pas pourvus de la couronne de franchissement.

7 2.3. Les gares de la Jonction sont équipées d'indicateurs "opérations terminées".

Les dispositifs des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi sont combinés avec 3 lampes blanches utilisées lorsque l'essai des freins doit être effectué.

3. CIRCULATION DES TRAINS.

8 3.1. La voie III (Pertuis Central) est interdite à la circulation de tous les trains de marchandises.

9 3.2. Il est interdit de faire circuler un véhicule sur chariot de dépannage via la Jonction Nord-Midi exception faite du cas où la mise sur chariot doit avoir lieu dans la Jonction.

4. VITESSE MAXIMUM DES TRAINS.

4.1. La vitesse maximum autorisée dans la Jonction Nord-Midi est limitée à :

10 4.2. 50 km/h pour :

- les trains de voyageurs;
- les trains postaux;
- les trains remorqués de matériel vide à voyageurs;
- les trains de service du type voyageurs;
- les automotrices et autorails accouplables circulant à vide;
- les trains de marchandises, les locomotives seules et les trains de locomotives dont la vitesse maximale autorisée est de 100 km/h.

11 4.3. 25 km/h pour :

- les trains de marchandises, les locomotives seules et les trains de locomotives dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h ou moins.

5. FREINAGE DES TRAINS DE MARCHANDISES.

- 12**
- Les dispositions du R.G.M., fascicule 2.3.4.2, relatives au freinage des trains à marche normale et à marche rapide circulant sur les lignes principales, sont appliquées aux trains de la même catégorie traversant la Jonction.

6. FRANCHISSEMENT DES SIGNAUX D'ARRÊT PERMISSIFS, PERMANENTS OU INTERMITTENTS, FERMES.

- 13**
- 6.1. Les signaux d'arrêt permissifs, permanents ou intermittents ne sont pas pourvus de formulaires S 421.

Le conducteur marque l'arrêt devant un tel signal fermé et repart ensuite en adoptant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

- 14**
- 6.2. Lorsque le train est arrêté devant le signal d'arrêt permissif permanent d'entrée fermé de Bruxelles-Congrès ou Bruxelles-Chapelle, le conducteur ne repart qu'après s'être assuré qu'il peut mettre complètement son train à quai, afin d'éviter les accidents aux voyageurs.

7. ENTREE DES TRAINS A BRUXELLES-CENTRAL.

- 15**
- Les signaux d'entrée de la gare centrale sont équipés d'un feu pour petit mouvement permettant l'entrée d'un train à la vitesse admise pour les petits mouvements.

Ce feu pour petit mouvement est allumé par le train précédent qui démarre dans la section comprise entre le signal d'entrée et le signal de sortie.

Au moment de la libération de la section, le signal s'ouvre pour un grand mouvement et le feu pour petit mouvement s'éteint.

- 16** Le conducteur du train qui se dirige vers la gare centrale est averti de l'ouverture du signal d'entrée en petit mouvement par l'allumage (sur le signal combiné précédant le signal d'entrée) d'un boîtier présentant les lettres MR sous l'aspect "M/R".

Cette répétition avertit le conducteur que le signal d'entrée lui donne accès à la gare que le train précédent libère à ce moment.

8. ARRET DEVANT LE SIGNAL D'ENTREE FERME DE BRUXELLES-CENTRAL.

- 17** Quand le signal d'entrée est fermé (feu rouge) :

- si le conducteur constate que le train précédent est encore à quai, il attend l'ouverture du signal autorisant soit un grand mouvement, soit un petit mouvement;
- si le conducteur ne constate pas la présence d'un train à quai ou si le signal reste fermé après le départ du train précédent il se rend au téléphone du signal pour remplir les formalités de franchissement.

9. SIGNAUX DE QUEUE.

- 18** 9.1. La traversée de la Jonction doit s'effectuer avec le signal de queue allumé.

Si le dernier véhicule d'un train de voyageurs n'est pas équipé de signaux de queue encastrés, la lanterne électrique de queue est allumée :

- par la gare d'origine pour les trains du service intérieur et les trains internationaux formés dans une gare belge;
- par la première gare belge où le train fait arrêt s'il s'agit d'un train international en provenance de l'étranger et devant emprunter la Jonction dans le sens Nord-Midi;
- par la gare de Bruxelles-Midi s'il s'agit d'un train international en provenance de l'étranger et devant emprunter la Jonction dans le sens Midi-Nord.

Aux trains de marchandises, l'allumage de la lanterne électrique de queue incombe aux gares de Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord selon le cas.

La lanterne électrique de queue est éteinte à la gare de destination ou lors de son retrait sur les trains internationaux.

- 19 9.2.** Si l'un des sous-chefs à quai ou signaleur de Bruxelles-Midi ou de Bruxelles-Nord constate qu'un train s'engage dans la Jonction sans aucun feu rouge à l'arrière, il en informe sur-le-champ, le sous-chef se trouvant en cabine.

Celui-ci interdit l'expédition d'un second train sur la même voie jusqu'à ce qu'il ait l'assurance que le train dépourvu de signaux de queue est parvenu dans la gare située à l'autre extrémité de la Jonction.

Il informe la gare de Bruxelles-Central de la constatation effectuée.

Les annonces prévues par le R.G.E. 123.32 après remise en ordre du train ne sont pas échangées dans ce cas particulier.

- 20 9.3. Si la gare de Bruxelles-Central constate le passage d'un train dépourvu de tout feu rouge à l'arrière et sans qu'elle ait été informée par Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord selon le cas, elle retient le train suivant à quai jusqu'au moment où elle aura acquis la certitude que le train dépourvu de signaux de queue est parvenu à Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord.

Si le train suivant ne doit pas faire arrêt à Bruxelles-Central, le signal d'entrée est remis en position fermée.

10. SIGNAUX ACOUSTIQUES.

- 21 Le signal acoustique prévu à l'entrée des tunnels est supprimé à l'entrée du tunnel de la Jonction. Seuls, les coups de klaxon prévus en cas de danger y sont autorisés.

11. PROTECTION DU PERSONNEL.

- 22 11.1. Lorsque le personnel du train est amené à circuler dans la voie, il doit respecter les règles suivantes en se maintenant dans le pertuis occupé par son train:
- utiliser les pistes, dans le sens opposé à celui de la circulation des trains;
 - lorsqu'un train approche, se placer entre les colonnes qui séparent les pertuis et s'y maintenir jusqu'après le passage du train;
 - dans les gares, circuler sur le quai plutôt que dans les voies.
- 11.2. Les lignes caténaïres traversant le tunnel sont surbaissées. Les précautions imposées dans le voisinage des installations électriques doivent être appliquées d'une manière particulièrement rigoureuse.

12. RESTRICTIONS A L'EMBARQUEMENT ET AU DEBARQUEMENT DES VOYAGEURS.

23 En raison de la longueur réduite des quais des gares de la Jonction Nord-Midi, le personnel des trains et des gares doit veiller au respect des restrictions ci-après :

- pour Bruxelles-Central: les voyageurs doivent prendre place dans les 11 premières voitures et le garde du train doit se tenir en queue de la rame;
- pour Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès: les voyageurs doivent prendre place dans:
 - les 7 premières voitures pour les trains tractés;
 - les 8 premières voitures pour les trains assurés par automotrices.

Direction de l'Exploitation

BUREAU 11-12

Section 9

Tél. 3177

AVIS N° 13 E.

Distribution :

0 — 11.	20 — 10.
1 — 11 (13).	31 — 4, 10, 21, 22 (Groupe de Liège).
2 — 21-12, 22-23, 24-22 (1 ex.), 22-13 (7 ex.).	70 — 9, 10 (1 ex.) (Groupe de Liège).
3 — 10.	101 à 106 — 16, 17, 19, 29, 48.
4 — 42-11 — 10.	203, 204, 205, 213, 214, 215 — 10, 25.
6 — 60-12 — 10.	300 — 10, 21, 22 (Groupe de Liège).
7 — 71-14, 71-15 — 10. 72-1, 72-2 — 2, 3, 4, 5.	700 — 10 (Groupe de Liège).
00 — 10 (Groupe de Liège).	
10 — 2, 7, 8, 12, 14, 15, 17.	

FASCICULE 123.25.

REGLEMENT CONCERNANT LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LES PLANS INCLINES ANS - LIEGE (Guillemins).

Le présent avis constitue le 33^e supplément au livre 123.2/3.

La distribution sera annotée à la fiche I.C. 24 des agents intéressés.

La réglementation annexée abroge et remplace le fascicule 123.25 publié par l'Avis n° 11 E du 24 juin 1968.

Date de mise en vigueur : immédiate.

*
**

Le plan méthodique annexé à l'Avis n° 2 E du 31.1.1961 est à modifier en conséquence.

Le Directeur de l'Exploitation,
MARCHAL.

Règlement concernant la circulation des trains sur les plans inclinés Ans — Liège (Guillemins).

La circulation des trains sur les plans inclinés Ans — Liège (Guillemins) tout en restant soumise aux dispositions de la réglementation générale, est également subordonnée aux dispositions faisant l'objet du présent fascicule.

TITRE I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 1. — Entre Montegnée et Liège (Guillemins), la voie comporte deux tronçons en déclivité d'environ 30 mm/m reliés entre eux à Liège (Haut-Pré) par une courte section à faible inclinaison.

L'ensemble des deux tronçons est désigné sous le nom de « plans inclinés ».

Escorte des trains.

ART. 2. — Tous les trains circulant sur les plans inclinés doivent être escortés.

Il ne peut être dérogé à cette règle que pour les automotrices, les autorails et les locomotives Diesel ou électriques circulant à vide.

ART. 3. — Aux trains de voyageurs l'agent d'escorte peut prendre place dans n'importe quel véhicule du train.

Aux trains de marchandises, il se tient dans la cabine de conduite de la locomotive de remorque. Toutefois aux trains de marchandises non poussés dans le sens de la montée, il est tenu de prendre place dans le fourgon ou sur le véhicule en tenant lieu. Il s'y rend éventuellement, lors du dernier arrêt précédant les plans.

Véhicules dont la circulation est interdite.

ART. 4. — Dans les deux sens, les véhicules suivants ne peuvent circuler sur les plans inclinés :

- a) les automotrices n° 001 à 049, n° 501 et Benelux;
- b) les locomotives électriques de la série 29;
- c) un ou des véhicules moteurs devant circuler seuls et dont le frein automatique est hors service (1);
- d) les wagons dont l'accrochage n'est pas réalisé par l'attelage normal à vis (tendeur).

A la montée, il est interdit de remorquer les véhicules dépourvus d'une conduite générale en état d'assurer la continuité ou un autorail des séries 46 ou 49 (2) dont le frein à air n'est pas en parfait état de fonctionnement.

Adjonction de wagons à une locomotive seule.

ART. 5. — Les dispositions prévues par le présent règlement pour les trains de marchandises sont d'application lorsque des wagons sont acheminés sur les plans inclinés par une locomotive seule.

Trains militaires mixtes.

ART. 6. — Les trains militaires mixtes sont assimilés aux trains de marchandises en ce qui concerne la composition, la charge, le freinage, les essais des freins.

Circulation des lorrys.

ART. 7. — La circulation des lorrys poussés à bras d'homme est interdite sur les plans.

- (1) Le conducteur est seul qualifié pour décider si, dans certains cas d'avarie, le véhicule peut circuler sans danger sur les plans.
- (2) Les autorails des séries 46 et 49 ne sont pas équipés de conduite générale du frein automatique.

La circulation de lorrys accrochés à un tracteur est autorisée. Le tracteur doit toutefois se trouver côté Liège, tant à la montée qu'à la descente des plans.

Fourgons lestés.

ART. 8. — Des fourgons spéciaux lestés peuvent être utilisés sur les plans pour satisfaire aux règles de freinage ou de dérive. Ils interviennent à concurrence de 30 tonnes dans la détermination du poids du train et du poids-frein.

Les fourgons lestés sont en dépôt à la gare d'Ans.

Signaux portés par les locomotives de pousse.

ART. 9. — Les locomotives de pousse portent, à l'avant et à l'arrière, un feu blanc et un feu rouge. Le feu blanc avant doit se trouver du côté des signaux à respecter sur les plans.

TITRE II.

**CIRCULATION DES TRAINS
A LA MONTEE DES PLANS.**

A. CIRCULATION DES TRAINS TRACTES.

Composition.

ART. 10. — Trains de marchandises, trains GV et TEEM.

a) Trains non poussés.

Ces trains doivent comporter un fourgon dont le frein à air et le frein à vis se trouvent en bon état de fonctionnement. Ce fourgon est classé comme dernier véhicule.

Aux trains locaux de marchandises escortés par un ouvrier-manœuvre, le fourgon peut être remplacé par un wagon avec frein à vis manœuvrable du véhicule.

b) Trains poussés.

Ces trains ne doivent pas nécessairement comporter un fourgon. Les véhicules dont le poids total est inférieur à 9 tonnes doivent être classés dans le premier tiers du train.

ART. 11. — Trains de voyageurs.

Aucune obligation n'est imposée quant au classement du fourgon, même dans les trains non poussés. L'expédition par Liège (Guillemins) d'un train non poussé dont le frein du dernier véhicule est isolé n'est pas autorisée.

Les trains de voyageurs ayant en queue des wagons à marchandises autres que ceux à double étage pour le transport d'autos, doivent être poussés.

Charge.

ART. 12. — Calcul et annonce de la charge.

L'annexe I indique la charge maximum admissible pour les différentes séries de locomotives.

En vue de pouvoir organiser son service d'allèges, la gare de Liège (Guillemins) est informée par l'intermédiaire du dispatching, de la charge de certains trains devant monter les plans ainsi que de la série de la ou des locomotives de remorque.

Cette disposition est d'application suivant les modalités ci-après :

a) Trains de voyageurs.

L'information est lancée pour tous les trains internationaux. Pour les trains du service intérieur, elle est lancée dans les cas où la composition n'est pas conforme à celle prévue dans les documents de la Direction E ou les bulletins publiés pour les trains spéciaux.

Le dispatching est informé par la gare de formation du train ou la gare frontière et éventuellement par toute autre gare dans laquelle s'effectuerait une modification de la charge ou des conditions de remorque du train.

b) Trains de marchandises, trains GV et TEEM.

L'information est lancée pour tous les trains.

Le dispatching est informé par la dernière gare qui, avant le passage à Liège (Guillemins), modifie la composition du train.

ART. 13. — Vérification de la dérive en arrière.

a) Trains de voyageurs.

La vérification de la dérive en arrière doit être effectuée par Liège (Guillemins) pour tout train comportant un ou plusieurs véhicules dont le frein serait isolé.

Pourcentage à prendre en considération : 25 %.

Il est fait abstraction des locomotives de pousse non accrochées.

b) Trains de marchandises, GV, TEEM et trains de la route.

La dérive en arrière est vérifiée à tous les trains. La gare de formation et toute gare dans laquelle le train serait remanié sont chargées de cette vérification. En cas de détournement de trains via les plans inclinés le dispatching désigne une gare à marchandises située sur l'itinéraire suivi pour effectuer cette vérification.

Les gares appelées à vérifier la dérive en arrière s'informeront auprès de Liège (Guillemins) du nombre et de la série des locomotives qui pousseront éventuellement le train.

c) Trains de locomotives.

En vertu des dispositions prévues au R.G.E. 122.31, la vérification est effectuée, avant l'expédition du convoi, dans l'installation M.A. ou à la gare de départ.

Remarque applicable à tous les trains.

Quand la charge du train poussé, augmentée du poids de la locomotive de remorque, dépasse la valeur du poids que la locomotive de pousse peut retenir (voir annexe II), il y a lieu de placer une deuxième locomotive de pousse.

ART. 14. — Mesures à prendre lorsque la vérification fait apparaître que la protection contre la dérive en arrière n'est pas assurée.

Les moyens de freinage du train doivent être complétés par l'adjonction de fourgons lestés, de wagons avec frein complet ou éventuellement d'une locomotive de pousse accrochée. Lorsque le cas se présente, la gare chargée de la vérification communique à Liège (Guillemins) le tonnage et le poids-frein du train et s'informe des moyens de freinage complémentaires disponibles.

En l'absence de moyens, la composition du train est adaptée aux possibilités de freinage existantes.

En cas d'adjonction de fourgons lestés, en queue, la conduite générale de ces véhicules est accouplée à celle des véhicules qui précèdent.

Essai des freins.

ART. 15. — Les trains de marchandises de toute catégorie et les trains de la route doivent être soumis à un essai de fonctionnement du frein continu avant la montée des plans.

Cet essai a lieu dans la dernière gare où le train a effectué des opérations.

Il peut, à titre exceptionnel, être reporté à Liège (Guillemins) en l'absence de visiteur dans la gare où il devrait normalement s'effectuer.

Locomotives de pousse.

1. GENERALITES.

ART. 16. — Lorsque la charge et les conditions de remorque l'exigent, une ou deux locomotives sont ajoutées en queue et poussent le train à la montée des plans.

Les locomotives de pousse sont toujours accrochées entre elles et leurs conduites de frein sont accouplées.

ART. 17. — Le dernier véhicule du train poussé est pourvu des signaux de queue réglementaires.

2. LOCOMOTIVES UTILISEES POUR POUSSER LES TRAINS.

ART. 18. — Toutes les locomotives, sauf celles de la série 15 peuvent pousser les trains sur les plans.

Toutefois, si la locomotive de pousse est une locomotive de manœuvre, le chef de gare doit indiquer à la feuille de travail du conducteur de la locomotive de remorque, la vitesse maximum autorisée pour la locomotive de pousse.

3. PARCOURS DES LOCOMOTIVES DE POUSSE.

ART. 19. — Tout train allégé par une locomotive non accrochée est poussé jusqu'à l'extrémité des quais de Montegnée. Si la locomotive de pousse est accrochée, elle reste au train jusqu'en gare d'Ans.

4. ACCROCHAGE DES LOCOMOTIVES DE POUSSE.

ART. 20. — 1° L'accrochage de la locomotive de pousse est obligatoire pour les départs vers la contre-voie;

2° Pour les départs vers la voie normale, la locomotive de pousse n'est pas accrochée sauf aux trains partant des voies VI à XII lorsque cette locomotive n'est pas pourvue de butoirs élargis.

Dans tous les cas où la locomotive de pousse doit être accrochée, cet accrochage est annoté à la feuille de travail du conducteur de tête par le sous-chef de gare de Liège (Guillemins).

Cette mention impose un arrêt en gare d'Ans aux trains qui n'y ont pas d'arrêt prévu.

Les opérations d'accrochage et de décrochage des locomotives de pousse entre elles et de la (ou des) locomotive(s) de pousse avec le train sont effectuées par un agent E.

La gare de Liège (Guillemins) en avise la gare d'Ans lorsqu'elle est amenée à accrocher une locomotive de pousse à un train auquel une allège en queue n'est pas prévue ou à un train normalement allégé par une locomotive de pousse non accrochée. Elle en avise également le chef de train.

N.B. — Lorsque la locomotive de pousse est accrochée, sa conduite de frein n'est toutefois pas accouplée à la conduite générale du train.

ART. 21. — Dans tous les cas, il est fait usage d'une lentille spéciale adaptée sur la locomotive de pousse et s'intercalant entre un butoir de cette locomotive et le butoir correspondant du dernier véhicule du train poussé.

Un manomètre indique au conducteur la pression exercée par la locomotive de pousse.

L'utilisation des lentilles à pression est réglée par une consigne de l'atelier de Kinkempois. Le placement et le retrait de la lentille incombent au conducteur; elle reste en place durant la descente des plans.

5. DECROCHEMENT DES LOCOMOTIVES DE POUSSE ACCROCHEES.

ART. 22. — Les locomotives de pousse accrochées sont décrochées en gare d'Ans par le personnel E.

En gare d'Ans, la locomotive de pousse annonce que le décrochement est effectué en donnant deux coups allongés du klaxon. Le chef de train ne peut considérer les opérations comme terminées qu'après avoir perçu ce signal acoustique.

6. DECOLLEMENT NORMAL D'UNE LOCOMOTIVE DE POUSSE NON ACCROCHEE.

ART. 23. — Le décollement est à provoquer lorsque la locomotive de pousse passe à hauteur du signal W 39 implanté à gauche de la voie normale à la sortie de Montegnée.

Dès que le contact avec le train est interrompu, le conducteur de la locomotive de pousse assure rapidement un freinage d'arrêt. Il adopte ensuite la marche à vue jusqu'au signal d'entrée d'Ans dont il respecte les indications.

7. DECOLLEMENT ACCIDENTEL D'UNE LOCOMOTIVE DE POUSSE NON ACCROCHEE.

ART. 24. — **En dehors du grill de Liège (Guillemins).**

Si la locomotive de pousse se sépare accidentellement du train, le conducteur s'arrête immédiatement. Il adopte ensuite la marche à vue jusqu'au premier signal fixe d'arrêt rencontré.

Le franchissement des signaux d'arrêt fermés s'effectue conformément aux prescriptions réglementaires.

Le conducteur de la locomotive de pousse ne peut reprendre contact avec le train qu'à un moment où celui-ci est à l'arrêt.

Dès qu'il a repris contact avec le train, il immobilise sa locomotive et il signale sa présence au conducteur de la locomotive de tête en donnant deux coups allongés du klaxon.

ART. 25. — Dans le grill de Liège (Guillemins).

Si la locomotive de pousse se sépare accidentellement du train dans le grill de Liège (Guillemins), le conducteur s'arrête immédiatement et reste immobile.

L'intervention du personnel de la gare est nécessaire dans ce cas.

A cette fin, le s/chst de quai ayant donné l'ordre de démarrer au train est tenu de l'observer pendant la traversée du grill jusqu'au moment où la locomotive de pousse a franchi le dernier aiguillage.

ART. 26. — Le conducteur de la locomotive de remorque qui constate le décollement accidentel de la locomotive de pousse peut essayer de continuer la remorque du train.

S'il n'y réussit pas ou s'il juge la chose impossible, il immobilise le train et attend la locomotive de pousse.

Il démarre après avoir perçu le signal acoustique prévu à l'art. 24 et émis par la locomotive de pousse.

Si la locomotive de pousse n'a pas repris contact après cinq minutes, le train doit être déclaré en détresse.

8. PRESCRIPTIONS DIVERSES.

ART. 27. — Evolution des locomotives de pousse qui abandonnent le train à Montegnée.

Après décollement de la locomotive de pousse, le conducteur obéit aux indications du signal d'entrée de la gare d'Ans. Lorsque la locomotive est admise dans cette gare, le conducteur s'arrête immédiatement après le signal d'arrêt simplifié situé en tête de la voie de réception côté Liège.

ART. 28. — Chauffage des trains.

Pendant les arrêts sur les plans inclinés, le chauffage électrique doit être interrompu.

ART. 29. — Feuilles de travail du conducteur.

Les conducteurs des locomotives de pousse remplissent eux-mêmes leur feuille de travail.

B. CIRCULATION DES AUTOMOTRICES.

ART. 30. — La circulation des automotrices est soumise aux dispositions particulières suivantes :

1. CIRCULATION DANS LES CONDITIONS NORMALES.

Si des arrêts imprévus sont imposés à un train à la montée, le conducteur est tenu d'attendre 7 minutes avant de démarrer après chacun de ces arrêts.

2. DES MOTEURS DE TRACTION SONT ELIMINES AVANT LE DEPART DE LIEGE (Guillemins), LIEGE (Haut-Pré) OU EN COURS DE ROUTE.

- a) Si 75 % du nombre total de moteurs du train ne sont plus en service, le conducteur se déclare en détresse;
- b) Si 75 % du nombre total de moteurs du train sont encore en service, le conducteur demande l'ouverture de tous les signaux à franchir.

Il est fait application des dispositions prévues à l'art. 41 pour le cas de dérangement des signaux.

ART. 31. — Evacuation d'automotrices en détresse.

Il est interdit de faire pousser une automotrice en détresse par une locomotive.

Une automotrice en détresse peut être poussée par une autre automotrice, pour autant que le minimum de 75 % du nombre de moteurs en service soit atteint.

L'évacuation par ses propres moyens et vers Liège (Guillemins), d'une automotrice en détresse, requiert toujours l'accord du conducteur. Ce dernier jugera si les moyens de freinage dont il dispose suffisent pour exécuter le mouvement.

C. DEPART DES TRAINS.

1. A LIEGE (Guillemins).

ART. 32. — Description et emplacement de l'appareillage.

a) Description des indicateurs « opérations terminées ».

Ces indicateurs sont constitués par un boîtier comportant une couronne de six feux blancs autour de l'ampoule d'un feu rouge. Ils sont normalement éteints. Leur actionnement, à partir d'un des boîtiers de commande situés sur le quai, provoque la commande du signal de départ et l'allumage à l'indicateur du feu rouge, qui fait place aux six feux blancs après un intervalle de 10 secondes. Les feux blancs constituent l'information « opérations terminées ».

b) Description des boîtiers de commande (voir figures annexe III).

Les boîtiers de commande identifiés par une flèche, dirigée vers Ans ou Angleur comportent :

- **une lampe blanche clignotante** indiquant que l'itinéraire de départ est préparé; (lorsque cette lampe est éteinte, l'actionnement du dispositif reste inopérant). Cette lampe clignotante s'éteint lors de la manœuvre du dispositif;
- **un orifice** permettant l'introduction de la clef à 3 branches ou de la clef papillon servant à la manœuvre des indicateurs dans les gares équipées;
- **une lampe rouge** s'allumant après actionnement du dispositif et indiquant que la manœuvre a été opérante. Cette lampe rouge s'éteint lors du passage au blanc des six feux de l'indicateur;
- Pour les boîtiers s'adressant aux départs vers les plans: **une lampe blanche marquée « allège »**, allumée par le conducteur de la locomotive de pousse au moyen d'un des interrupteurs échelonnés sur le quai. Cette lampe « allège » s'éteint lors de la manœuvre du dispositif.

c) Emplacement des indicateurs et des boîtiers de commande.

Les indicateurs sont placés à hauteur du signal et à l'extrémité de l'abri-parapluie. Pour les voies VI à XIV des indicateurs supplémentaires s'adressant aux départs vers Ans sont échelonnés sur la longueur de l'abri-parapluie.

Les boîtiers de commande, placés parallèlement aux voies, sont échelonnés le long du quai et fixés soit sur les béquilles des abris-parapluie, soit sur les poteaux caténaux ou encore sur le mur du BV pour la voie VI. (Il a été prévu 3 boîtiers pour les voies VI à X et 4 pour les voies XI à XIV).

ART. 33. — Manœuvre de l'indicateur « opérations terminées ».

Lorsque la lampe blanche clignote au boîtier de commande, introduire la clef et actionner le commutateur en tournant le dispositif d'un quart de tour dans le sens de la flèche identifiant le boîtier.

La lampe rouge s'allume au boîtier de commande, en même temps que le feu rouge s'allume aux indicateurs.

Le dispositif étant à retour automatique, la clef peut être retirée immédiatement après la manœuvre.

ART. 34. — Utilisation pour le départ des trains.

a) Trains non poussés.

Au moment de lancer l'information « opérations terminées » le chef de train s'assure de l'allumage de la lampe clignotante. Il procède ensuite comme dans les autres gares équipées d'indicateurs, pour la fermeture des portes et la manœuvre de l'indicateur.

b) Trains poussés.

L'indicateur « opérations terminées » est manœuvré par le s/Chst qui s'assure au préalable :

- de l'allumage de la lampe blanche « allège » signalant la présence de la locomotive de pousse à l'arrière du train;

- de l'allumage de la lampe clignotante;
- de la terminaison des opérations, en s'informant auprès du chef de train.

L'allumage des feux blancs de l'indicateur constitue l'ordre de démarrer. (Le conducteur de la locomotive de tête est tenu néanmoins de s'assurer de l'ouverture du signal de départ; il maintient le train à l'arrêt lorsque le signal ne s'est pas ouvert).

ART. 35. — Lorsque la (ou les) locomotive(s) de pousse se trouve(nt) en position correcte pour alléger le train, le conducteur de la locomotive attendant au train avise le chef de gare en actionnant l'interrupteur de l'un des dispositifs échelonnés sur le quai.

La lampe blanche « allège » s'allume sur les boîtiers de commande tandis qu'une lampe témoin indiquant que l'information a bien été transmise, s'allume à proximité du dispositif que le conducteur a actionné.

Lorsque deux locomotives doivent pousser le train et sont amenées séparément contre celui-ci, le conducteur de la première sera prévenu par les soins du s/Chst de quai qu'une seconde locomotive de pousse est prévue. Dans ce cas, l'interrupteur est actionné par le conducteur de la seconde locomotive.

ART. 36. — Dérangements aux dispositifs de commande de l'indicateur.

a) **La lampe blanche ne clignote pas alors que l'heure de départ est atteinte ou dépassée.**

Le chef de train, (le s/chst dans le cas des trains poussés) se met en rapport avec le signaleur au moyen du téléphone de l'armoire associée au boîtier de commande.

A défaut de liaison téléphonique, le chef de train se conforme aux instructions qui lui sont données par le s/chst.

Dans le cas de dérangement au circuit de la lampe clignotante, il actionne l'indicateur lorsqu'il est informé de la préparation de l'itinéraire de départ.

Dans le cas d'un dérangement empêchant l'ouverture du signal de départ et nécessitant la délivrance d'un ordre de franchissement S 422, l'indicateur « opérations terminées » est hors service.

Le s/Chst en avise le chef de train et s'assure auprès de lui de la terminaison des opérations avant de délivrer l'S 422 aux trains non poussés. Il informe le chef de train et le conducteur que l'information « opérations terminées » doit être donnée comme dans une gare non équipée d'indicateurs. Aux trains poussés il fait application de l'art. 38.

Lorsque le non-clignotement de la lampe blanche est décelé par la cabine avant l'intervention du chef de train, le régulateur fait prévenir ce dernier par l'intermédiaire du s/Chst de quai.

b) La lampe rouge du boîtier de commande ne s'allume pas après manœuvre de l'indicateur.

— Trains non poussés.

Le chef de train regagne son train (fourgon ou porte à partir de laquelle il a opéré). Il s'efforce d'observer un indicateur « opérations terminées » à l'effet de s'assurer de l'allumage du feu rouge.

Si le feu rouge de l'indicateur ne s'est pas allumé, le chef de train après un délai de 1 minute se met en relation téléphonique avec le signaleur.

Si le chef de train n'a pu s'assurer de l'allumage du feu rouge de l'indicateur, il attend l'intervention du s/Chst de quai.

En cas de dérangement confirmé de l'indicateur « opérations terminées » il est procédé comme dans les gares non équipées d'un tel indicateur. Le s/Chst de quai en informe le conducteur, à la demande du chef de train, lorsque l'éloignement ne permet pas à ce dernier d'intervenir directement auprès du conducteur.

— Trains poussés.

Le s/Chst fait application de l'art. 38.

ART. 37. — Dérangements aux indicateurs.

— Trains non poussés.

L'information « opérations terminées » est donnée comme dans les gares non équipées d'indicateurs.

Le conducteur et le chef de train en sont préalablement avisés verbalement par le s/Chst du quai (l'information au conducteur est éventuellement retransmise par le chef de train).

— Trains poussés.

Il est fait application de l'art. 38.

ART. 38. — Non utilisation des indicateurs pour le départ d'un train poussé.

Dans le cas où l'indicateur « opérations terminées » ne peut être utilisé par suite de dérangement ou d'impossibilité d'ouvrir le signal de départ, il est fait application des dispositions suivantes :

- Le s/Chst avise de la situation les conducteurs des locomotives de remorque et de pousse et s'assure auprès du chef de train de la terminaison des opérations;
- Il donne verbalement l'ordre de départ au conducteur de remorque après lui avoir remis éventuellement un ordre S 422 pour le franchissement du signal de départ;
- Après s'être assuré que le signal de départ est ouvert (ou après réception d'un ordre de franchissement pour celui-ci), le conducteur de la locomotive de remorque invite la locomotive de pousse à démarrer en lançant deux coups allongés de klaxon;
- Le conducteur de la locomotive de pousse répète ce signal et démarre;
- Le s/Chst intervient lorsque le conducteur de pousse ne perçoit pas le signal acoustique.

ART. 39. — Intervention des locomotives.

La locomotive de pousse met seule le train en marche au vu des feux blancs de l'indicateur « opérations terminées ». Sa force de poussée est à limiter suivant la charge du train sans dépasser le tiers de l'effort maximum.

L'effort de poussée maximum ne peut être produit qu'après le dépassement, par la locomotive de pousse, du dernier aiguillage de l'itinéraire vers la voie principale.

L'effort de traction de la locomotive de remorque est limité de façon à ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h dans les aiguillages de l'itinéraire de sortie de la gare. L'effort de traction peut être porté progressivement au maximum à partir du signal d'arrêt B 990.

Si, par suite de dérangement, le signal est fermé alors que l'indicateur autorise le départ, le conducteur de la locomotive de remorque considère le signal comme dérangé. Il arrête éventuellement le train au moyen du frein automatique et le maintient immobile jusqu'après avoir reçu un ordre de franchissement S 422.

2. A LIEGE (Haut-Pré) APRES UN ARRET PREVU.

ART. 40. — L'information « opérations terminées » est donnée par le chef de train au conducteur comme dans une gare non équipée d'indicateurs « opérations terminées ».

Aux trains poussés le conducteur de la locomotive de remorque invite la locomotive de pousse à démarrer en donnant deux coups allongés du klaxon. Le conducteur de la locomotive de pousse les répète et démarre ensuite.

Le chef de train intervient pour pallier la non-audition éventuelle du signal acoustique par le conducteur de la locomotive de pousse.

3. A MONTEGNEE APRES UN ARRET PREVU.

L'information « opérations terminées » est donnée par le chef de train au conducteur comme dans une gare non équipée d'indicateurs « opérations terminées ».

Aux trains allégés par une locomotive de pousse accrochée, la locomotive de remorque met seule le train en marche. La locomotive de pousse circule comme véhicule entre Montegnée et Ans.

D. DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE
DERANGEMENT AUX INSTALLATIONS
DE SIGNALISATION.

ART. 41. — Mesures spéciales lorsque tous les signaux d'arrêt situés entre Liège (Guillemins) et Ans se trouvent simultanément en position fermée à la suite d'un dérangement.

Afin d'éviter les arrêts répétés sur les plans, une procédure exceptionnelle est admise pour le franchissement de ces signaux.

Le conducteur est autorisé à les considérer comme inexistantes :

- après inscription à sa feuille de travail M 464 par le chef de gare, avant l'ouverture du signal de départ de Liège (G.), de la mention : « Tous les signaux jusqu'au signal R 39 d'entrée d'Ans non compris, sont à considérer comme inexistantes »;
- après délivrance, pour le franchissement du signal de départ dérangé de Liège (G.), d'un S 422 complété par la même mention.

Dans ce cas, l'accrochage de la locomotive de pouasse éventuelle est obligatoire.

Le chef de gare ne peut délivrer l'ordre de franchissement global qu'après s'être assuré de la libération de la voie par le train précédent et, éventuellement par sa locomotive de pouasse.

N.B. — La mesure qui précède est d'application également pour les signaux intermédiaires de contre-voie.

TITRE III.

**CIRCULATION DES TRAINS
A LA DESCENTE DES PLANS.****Composition.**

ART. 42. — La composition des trains de marchandises à la descente des plans inclinés est limitée à 60 wagons, 600 mètres. Les fourgons lestés n'entrent pas en ligne de compte.

Les véhicules dont le poids total (tare + chargement) est inférieur à 9 tonnes doivent être classés dans le dernier tiers du train. Cette prescription ne s'applique cependant ni aux trains de marchandises dont la composition ne dépasse pas 30 wagons, 300 mètres, ni aux trains de messageries, ni aux trains composés exclusivement de matériel vide, ni à la tranche matériel vide des trains ayant en tête un groupe homogène de wagons chargés suivi d'un groupe homogène de wagons vides.

Charge.

ART. 43. — La charge autorisée des trains de marchandises est calculée sur la base d'une charge de référence de 1770 tonnes. La charge maximum autorisée pour les trains à marche accélérée, ainsi que pour les trains GV et TEEM, est fixée par la liste 35 du LST.

Vitesse.

ART. 44. — La vitesse maximum autorisée à la descente des plans est limitée à :

— 70 km/h pour les trains de voyageurs et les engins moteurs circulant à vide;

- la valeur numérique du pourcentage de freinage (b) requis du train sans toutefois dépasser 60 km/h pour les trains GV et TEEM (HKM-P);
- 25 km/h pour les trains de marchandises à marche normale (HKM-N) et à marche accélérée (HKM-G).

Freinage.

ART. 45. — Aux trains de marchandises à marche normale et à marche accélérée, le pourcentage de freinage forfaitaire est exigé (35 %).

Pour les trains GV et TEEM, il est fait application de l'article 24 du R.G.M.A. 2.3.4.2.

ART. 46. — Mesures à prendre lorsque les conditions de freinage ne sont pas réalisées aux trains de marchandises, GV et TEEM.

Les moyens de freinage du train doivent être complétés par l'adjonction, en tête de la rame, de fourgons lestés ou de wagons avec frein complet.

Aux trains en simple traction, une locomotive peut également être ajoutée en tête.

Lorsque les conditions de freinage ne sont pas réalisées, la gare chargée de la vérification communique à Ans le tonnage et le poids frein du train et s'informe des moyens de freinage complémentaires disponibles.

Si on ne dispose pas de moyens complémentaires suffisants, la gare chargée de la vérification du freinage fera modifier la composition du train de façon à satisfaire aux conditions imposées.

L'adjonction de fourgons lestés est annoncée à la première gare d'escale où le train fera arrêt après la descente des plans.

Essai des freins.

ART. 47. — a) **Tous les trains (avec ou sans arrêt prévu en gare d'Ans).**

Le conducteur a pour obligation de faire un essai de freins en marche et de s'assurer qu'il est complètement maître de son train. Cet essai s'effectue à la B.K. 90.000.

b) **Trains de voyageurs, trains GV et TEEM ayant Ans comme origine.**

Ces trains ayant Ans comme origine et remorqués par locomotives subissent dans cette gare l'essai complet.

c) **Trains de marchandises à marche normale et à marche accélérée.**

Ces trains subissent, avant la descente, un essai de fonctionnement avec la locomotive de remorque du train et une visite extérieure des organes du frein. Cet essai s'effectue en gare d'Ans. Les horaires prévoient un arrêt suffisant dans cette gare pour les trains de passage.

Au cours de la visite extérieure prévue ci-dessus, les visiteurs placent le dispositif « Plaine-Montagne » sur la position « Montagne ».

ART. 48. — Un essai de continuité est effectué par le chef de gare en lieu et place de l'essai complet ou de l'essai de fonctionnement avec visite extérieure des organes du frein dans le cas où un train de matériel vide à voyageurs remorqué par une locomotive et ayant Ans comme origine doit être expédié de cette gare en dehors des heures de présence des visiteurs.

Il en est de même dans le cas où une modification de composition ou de remorque doit s'effectuer à Ans à un train de voyageurs, de marchandises, GV ou TEEM en dehors des heures de présence des visiteurs.

Dans ce cas, le chef de gare a pour obligation de placer les alternateurs des wagons sur la position « Montagne ».

**Obligations de l'agent d'escorte
et des agents du service des trains.**

ART. 49. — **Aux trains de marchandises**, l'agent d'escorte se trouvant dans la cabine de conduite de la locomotive de remorque doit être attentif à la conduite du train et se tenir prêt à intervenir en cas de défaillance du conducteur. Il surveille tout particulièrement la vitesse du train.

ART. 50. — **Aux trains de voyageurs**, l'agent d'escorte reste attentif pendant toute la durée de la descente aux signaux acoustiques que pourrait donner le conducteur.

Si le signal acoustique est lancé (coups de klaxon brefs et vivement répétés) il actionne le signal d'alarme et serre le plus grand nombre possible de freins à vis. Il agit de même et d'initiative s'il constate que le train prend une vitesse dangereuse.

Tout agent, appartenant au Service des trains et se trouvant haut-le-pied dans un train à la descente actionne le signal d'alarme et serre le frein à vis du véhicule sur lequel il se trouve, s'il perçoit les coups de klaxon brefs et vivement répétés émis par le conducteur.

**Retrait des fourgons lestés.
Rétablissement de la position « Plaine ».**

ART. 51. — Les fourgons lestés sont retirés par la première gare d'escale où le train fait arrêt après la descente des plans.

La position « Plaine » est rétablie par les visiteurs de cette même gare ou par le personnel E en dehors des heures de présence des visiteurs.

Cette tâche incombe à l'agent E accompagnant les trains de desserte de la dépendance de Liège (Haut-Pré).

Franchissement des signaux en position fermée.

ART. 52. — Lorsque le conducteur se trouve devant un signal fermé, il sollicite un ordre de franchissement à l'aide de l'appareil téléphonique placé sur le signal.

Si l'appareil téléphonique est dérangé, il se conforme aux instructions figurant dans l'armoire téléphonique.

Sur les plans inclinés, les téléphones du circuit d'alarme sont assimilés à des téléphones de réserve.

Si en vertu des instructions dont question ci-dessus, le conducteur est amené à faire usage d'un téléphone du circuit d'alarme, il sollicite du dispatcher l'autorisation de rédiger un ordre de franchissement S 422.

Le dispatcher sert d'intermédiaire pour transmettre l'autorisation de franchir le signal, qui doit être donnée par le block 45 de la gare de Liège (Guillemins).

Aux trains de voyageurs, le chef de train se substitue au conducteur pour remplir cette formalité.

N.B. — La mesure qui précède est applicable également pour les signaux intermédiaires de contre-voie.

**CHARGES ADMISSIBLES POUR TRAINS CIRCULANT
DE LIEGE (Guillemins) A ANS.**

Série de locomotive.	Charge en tonnes par locomotive.
22 - 25	360 (1)
23 - 24 - 26	390 (1)
16	360
50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55	400
59 - 60 - 62 - 64 - 65	330
66 - 70 - 71 - 72	280
73 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85	220
90 - 91 - 92	120

N.B. — La circulation des locomotives de la série 15 est interdite sur les plans jusqu'à nouvel avis.

(1) Une surcharge de 50 tonnes est admise exceptionnellement à condition d'appliquer les dispositions prévues à l'art. 41.

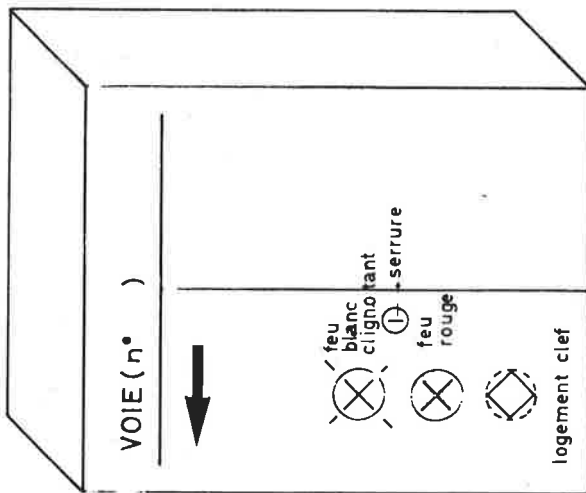
**POIDS EN TONNES RETENU PAR LES LOCOMOTIVES
EN SUS D'ELLES-MEMES.**

Séries de loco électriques	15	29	16	23
	20		25	24
	22		26	
Poids retenu	600	610	620	680

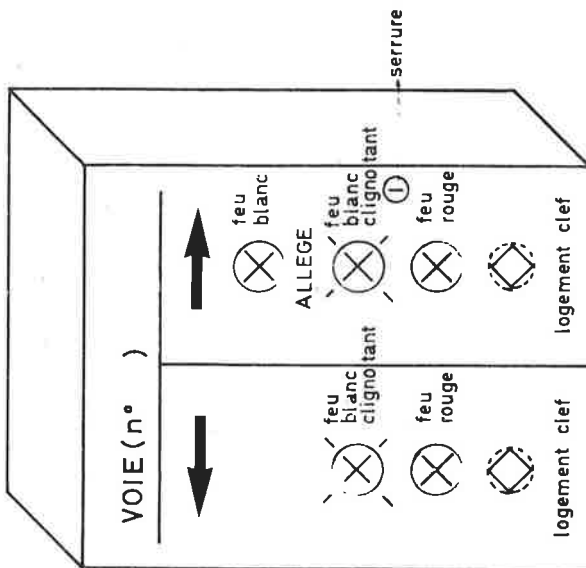
Séries de loco Diesel de ligne	62	60	59	50	52
	64			51	53
	65				54
	66				55
Poids retenu	550	580	620	780	800

Séries de loco Diesel de manœuvre	90	92	80	81	72	70	71
	91			82			
				83			
				84			
				85			
Poids retenu	230	340	350	390	540	580	610

BOITIER SIMPLE INSTALLE SUR LES QAIS DES VOIES I A V



BOITIER DOUBLE INSTALLE SUR LES QAIS DES VOIES VI A XIV



CC

OO

SOMMAIRE.

	Page
TITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES.	
1. Situation	1
2. Emplacement de l'agent d'escorte	1
3. Trains militaires mixtes	2
4. Lorries	2
5. Locomotives de pousse	
5.1. Généralités	2
5.2. Signaux portés par les locomotives de pousse	2
6. Immobilisation des trains	
6.1. Généralités	3
6.2. Trains de voyageurs, locomotives circulant seules et trains de locomotives	3
6.3. Trains ou tronçons de trains de marchandises	3
6.4. Remarques	4
 TITRE II — CIRCULATION DES TRAINS A LA MONTEE DES PLANS.	
CHAPITRE I — Généralités	
1. Véhicules dont la circulation est interdite	5
2. Trains devant être escortés	5
 CHAPITRE II — Circulation des trains tractés	
1. Composition	6
2. Charge et essai des freins	7

	Page
3. Locomotives de pousse	
3.1. Généralités	8
3.2. Locomotives utilisées	8
3.3. Parcours des locomotives	9
3.4. Accrochage des locomotives	9
3.5. Décrochage des locomotives	10
3.6. Décollement normal des locomotives	10
3.7. Décollement accidentel des locomotives ...	10
3.8. Evolution des locomotives à Montegnée ...	12
4. Chauffage des trains	12
 CHAPITRE III — Circulation des automotrices	
1. Conditions de circulation	12
2. Evacuation d'automotrices en détresse	14
3. Freinage	14
 CHAPITRE IV — Départ des trains	
1. A Liège-Guillemins	14
1.1. Description et emplacement de l'appareillage	14
1.2. Manœuvre de l'I.O.T.	16
1.3. Utilisation pour le départ des trains	16
1.4. Dérangements I.O.T.	17
1.5. Dérangements aux indicateurs	19
1.6. Non utilisation des indicateurs	19
1.7. Intervention des locomotives	20

CHAPITRE V — Dispositions particulières

1. Dérangement aux installations de signalisation . . .	21
2. Trains parvenant allégés à Liège-Guillemins	22

**TITRE III — CIRCULATION DES TRAINS A LA
DESCENTE DES PLANS.**

1. Véhicules dont la circulation est interdite	23
2. Vitesses maximales autorisées	23
3. Trains devant être escortés	24
4. Essais des freins	24
5. Obligations de l'agent d'escorte et des agents du service des trains	26
6. Rétablissement de la position plaine	26
7. Dispositions particulières	27
7.1. Véhicules d'une masse totale inférieure à 9 tonnes	27
7.2. HKM G dont la charge est supérieure à 1000 tonnes	27
7.3. Franchissement des signaux fermés	27
7.4. Franchissement de signaux éteints	28
7.5. Vitesse des trains de voyageurs après isole- ment de freins	28

ANNEXES.

**I: — Charges admissibles pour trains circulant de
Liège-Guillemins vers Ans.**

II: — Types de boîtiers de commande.

FASCICULE 123.25

**CIRCULATION DES TRAINS SUR LES PLANS INCLINES
LIEGE-GUILLEMINS — ANS.****Avant-propos.**

La circulation des trains sur les plans inclinés Liège-Guillemins — Ans, tout en restant soumise aux dispositions de la réglementation générale, est également subordonnée aux dispositions faisant l'objet du présent fascicule.

TITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES.**1. SITUATION.**

- 1 Entre Liège-Guillemins et Montegnée, la voie comporte deux tronçons en rampe d'environ 30 mm/m reliés entre eux à Liège-Haut-Pré, par une courte section à faible inclinaison.

L'ensemble des deux tronçons est désigné sous le nom de "plans inclinés".

2. EMPLACEMENT DE L'AGENT D'ESCORTE.

- 2 2.1. Lorsque l'escorte est nécessaire (voir titres II et III), l'agent d'escorte prend place :
- a) aux trains de voyageurs : dans n'importe quel véhicule du train;
 - b) aux trains de marchandises : dans le poste de conduite de la locomotive de remorque.
- 2.2. Toutefois, dans le sens de la montée, aux trains de marchandises non allégés en queue ou allégés en queue par une locomotive non accrochée, l'agent d'escorte est tenu de prendre place dans le fourgon de queue ou sur le véhicule en tenant lieu et d'en garder le frein à vis.
- Eventuellement, il s'y rend lors du dernier arrêt précédant les plans.

3 3. TRAINS MILITAIRES MIXTES.

Les trains militaires mixtes sont assimilés aux trains de marchandises en ce qui concerne la composition, la charge, le freinage, les essais des freins.

4 4. LORRIES.

4.1. La circulation des lorries poussés à bras d'homme est interdite sur les plans.

4.2. La circulation de lorries accrochés à un tracteur est autorisée. Le tracteur doit toutefois se trouver côté Liège-Guillemins, tant à la montée qu'à la descente des plans.

5 5. LOCOMOTIVES DE POUSSE.

5.1. GENERALITES.

Dans le présent fascicule, on entend par locomotive(s) de pousse, une ou plusieurs locomotive(s) d'allège placée(s) en queue du train.

Une locomotive affectée en permanence à la poussée des trains est équipée de butoirs élargis. Pour des raisons de sécurité de l'agent du triage, l'attelage entre le dernier véhicule du train et cette locomotive spéciale n'est jamais réalisé.

Il en résulte que chaque fois qu'il est prévu dans le présent règlement que la locomotive de pousse doit être accrochée, la locomotive à butoirs élargis est considérée comme accrochée sur le tronçon Liège-Guillemins — Ans (sens indiqué).

5.2. SIGNAUX PORTES PAR LES LOCOMOTIVES DE POUSSE.

5.2.1. Tant à la montée qu'à la descente des plans :

- a) les locomotives pourvues de feux rouges séparés portent deux feux blancs à l'avant et deux feux rouges à l'arrière;

b) les autres locomotives portent, à l'avant et à l'arrière, un feu blanc et un feu rouge.

5.2.2. Remarque :

Deux locomotives de pousse forment un tout et aucun feu ne peut être allumé entre elles. La première locomotive porte, à l'avant, les feux "avant" prévus pour une seule locomotive de pousse et la seconde porte, à l'arrière les feux "arrière" prévus pour une seule locomotive de pousse.

6 6. IMMOBILISATION DES TRAINS.

6.1. GENERALITES.

Les mesures qui suivent ne sont d'application qu'en cas d'incident. Elles consistent à assurer l'immobilisation par des moyens complémentaires, indépendants du frein à air, constitués par :

- le frein à vis des véhicules. Toutefois, en ce qui concerne les véhicules à marchandises, les prescriptions internationales relatives à l'équipement de ce matériel ne prévoient plus qu'un pourcentage restreint (20 %) de wagons à équiper du frein à vis.
- quatre blocs d'arrêt faisant partie de l'outillage des locomotives.

6.2. TRAINS DE VOYAGEURS, LOCOMOTIVES CIRCULANT SEULES ET TRAINS DE LOCOMOTIVES.

En plus du serrage des freins à l'air comprimé, l'immobilisation est assurée par le serrage de tous les freins à vis du train.

6.3. TRAINS OU TRONCONS DE TRAINS DE MARCHANDISES.

En plus du serrage des freins à l'air comprimé, l'immobilisation doit être assurée par le serrage de freins à vis ou l'enrayage d'au moins 25 % des véhicules du

train (1 sur 4) en veillant à choisir autant que possible les véhicules chargés dont le poids par essieu est le plus important.

A défaut de pouvoir réaliser cette prescription et lorsque la production d'air comprimé fait défaut, le conducteur se déclare en détresse.

L'envoi des éléments de secours est prioritaire, le train devant être secouru dans les délais les plus brefs ne pouvant en aucun cas dépasser les deux heures.

Toute immobilisation prolongée excédant deux heures n'est admise qu'à condition de réaliser une masse freinée d'au moins 30 % de la masse du train.

6.4. REMARQUES.

6.4.1. Sur les plans inclinés, la locomotive d'un train de marchandises ne peut abandonner sa rame pour être utilisée comme élément de secours.

6.4.2. L'agent E intervenant sur place en cas d'incident est autorisé à disposer des blocs d'arrêt se trouvant sur la ou les locomotives.

TITRE II — CIRCULATION DES TRAINS A LA MONTÉE DES PLANS.

CHAPITRE I — GENERALITES.

7 1. VEHICULES DONT LA CIRCULATION EST INTERDITE.

1.1. Les véhicules suivants ne peuvent monter les plans inclinés :

- a) les automotrices n° 001 à 050 ainsi que les automotrices 901 à 904 (Benelux);
- b) un ou des engins-moteurs circulant seuls et dont le frein automatique est hors-service (1).

1.2. Les véhicules suivants ne peuvent être remorqués à la montée des plans :

- a) les véhicules dont la conduite générale n'est pas utilisable;
- b) les autorails des séries 46 ou 49.

8 2. TRAINS DEVANT ETRE ESCORTES.

Doivent être escortés à la montée des plans inclinés :

- a) les trains de voyageurs;
- b) les trains de marchandises non poussés (2);
- c) les trains de service du type marchandises à l'exclusion de ceux composés exclusivement d'une ou de plusieurs locomotives circulant comme parcours indépendants ou comme parcours complémentaires d'un train de service du type marchandises;
- d) les trains de locomotives non poussés (R.G.M. 2.3.4.2).

(1) De plus, le conducteur est seul qualifié pour décider si, dans certains cas d'avarie, le véhicule peut circuler sans danger sur les plans.

(2) Le conducteur de la locomotive de pousse est considéré comme agent d'escorte.

CHAPITRE II — CIRCULATION DES TRAINS TRACTES.

1. COMPOSITION.

9 1.1. TRAINS DE VOYAGEURS.

Aucune obligation n'est imposée quant au classement du fourgon, même dans les trains non poussés.

Lorsque le dernier véhicule ou lorsque plus de trois véhicules ont leur frein isolé, le train doit être allégé en queue par une locomotive accrochée au train.

La gare de départ ou la gare frontière en informe Liège-Guillemins.

Le cas échéant, le chef de train informe le personnel de surveillance de Liège-Guillemins de l'isolement du frein du dernier véhicule ou de plus de trois véhicules.

Un train de voyageurs acheminant en queue des véhicules à marchandises autres que ceux à double étage pour le transport d'autos, doit être allégé en queue par une locomotive accrochée.

10 1.2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Le dernier véhicule des trains :

- non poussés;
- poussés par une locomotive non accrochée,

doit être équipé d'un frein à vis manœuvrable du véhicule. Ce frein à vis doit être gardé.

Remarques :

1. Les véhicules dont la masse totale est inférieure à 9 tonnes doivent être classés dans le premier tiers du train.
2. L'acheminement d'un véhicule avarié à conduite blanche comme "en queue" est interdit.

11 2. CHARGE ET ESSAI DES FREINS.

2.1. CALCUL ET ANNONCE DE LA CHARGE.

2.1.1. L'annexe I indique la charge maximum admissible pour les différentes séries de locomotives.

2.1.2. En vue de pouvoir organiser son service d'allèges, la gare de Liège-Guillemins est informée par l'intermédiaire du centre régional de régulation et de gestion (C.R.G.), de la charge de certains trains devant monter les plans ainsi que de la série de la ou des locomotives de remorque.

Cette disposition est d'application suivant les modalités ci-après :

2.1.2.1. TRAINS DE VOYAGEURS.

L'information est lancée pour tous les trains internationaux et tous les trains extraordinaires.

Pour les trains du service intérieur, elle est lancée dans les cas où la composition n'est pas conforme à celle prévue dans les documents de la Direction E ou les bulletins publiés pour les trains spéciaux.

Le C.R.G. est informé par la gare de formation du train ou la gare frontière, et éventuellement par toute autre gare dans laquelle s'effectuerait une modification de la charge ou des conditions de remorque du train.

2.1.2.2. TRAINS DE MARCHANDISES.

L'information est lancée pour tous les trains.

Le C.R.G. est informé par la dernière gare qui, avant le passage à Liège-Guillemins, modifie la composition du train.

12 2.2. ESSAI DES FREINS.

Les trains de marchandises de toutes catégories et les trains de service autres que ceux du type voyageurs doivent être soumis à un essai type A avant la montée des plans.

Cet essai a lieu dans la dernière gare où le train a effectué des opérations.

Il peut, à titre exceptionnel et après accord du chst adjt. du block 45 de Liège, être reporté à Liège-Guillemins en l'absence de visiteur dans la gare où il devrait normalement s'effectuer.

13 3. LOCOMOTIVES DE POUSSE.

3.1. GENERALITES.

Lorsque la charge (1) ou d'autres nécessités (application des dispositions du R.G.M. 2.3.4.2, suppression de l'escorte, etc) l'exigent, une ou deux locomotives sont ajoutées en queue et poussent le train à la montée des plans.

Lorsque la locomotive de pousse est accrochée, sa conduite de frein n'est toutefois pas accouplée à la conduite générale du frein automatique du train.

Par contre, les locomotives de pousse sont toujours accouplées entre elles.

Le dernier véhicule du train poussé est pourvu des signaux de queue réglementaires, même si la locomotive de pousse est accrochée au train.

14 3.2. LOCOMOTIVES UTILISEES.

Toutes les locomotives sauf celles des séries 18, 20, 29, 91 et 92 peuvent pousser les trains sur les plans.

Toutefois, si la locomotive de pousse appartient à l'une des séries 66 à 85, le s/chst doit informer le conducteur de tête, au moyen d'un E 286, de la vitesse maximum autorisée par la locomotive de pousse (voir annexe I).

Ces vitesses sont inférieures à la vitesse de 100 km/h autorisée sur le tronçon Liège-Guillemins — Ans.

(1) Lorsqu'une locomotive de pousse est utilisée alors que la charge du train ne l'exige pas, le s/chst informe le chef de train avant le départ et remet un E 286 au conducteur de la locomotive de remorque.

15 3.3. PARCOURS DES LOCOMOTIVES DE POUSSE.

Tout train allégé par une locomotive non accrochée est poussé jusqu'à l'extrémité des quais de Montegnée. Si la locomotive de pousse est accrochée, elle reste au train jusqu'en gare d'Ans.

3.4. ACCROCHAGE DES LOCOMOTIVES DE POUSSE.**16 3.4.1. Départs vers la voie normale.**

L'accrochage de la locomotive de pousse est obligatoire aux trains partant des voies VI à XII. La locomotive de pousse n'est pas accrochée aux trains partant des autres voies.

17 3.4.2. Départs vers la contre-voie.

L'accrochage de la locomotive de pousse est obligatoire au départ de toutes les voies.

18 3.4.3. Particularités.

a) Dans tous les cas où la locomotive de pousse doit être accrochée, le s/chst notifie cette obligation au conducteur de tête par la délivrance d'un E 286. Cette mention impose un arrêt en gare d'Ans aux trains qui n'y ont pas d'arrêt prévu.

b) Les opérations d'accrochage et de décrochage des locomotives de pousse entre elles et de la(des) locomotive(s) de pousse avec le train sont effectuées par un agent E.

c) La gare de Liège-Guillemins avise la gare d'Ans lorsqu'elle est amenée à accrocher une locomotive de pousse à un train auquel une allège en queue n'est pas prévue ou à un train normalement allégé par une locomotive de pousse non accrochée. Elle en avise également le chef de train.

- 19 d) Dans tous les cas, il est fait usage d'une lentille spéciale adaptée sur la locomotive de pousse et s'intercalant entre un butoir de cette locomotive et le butoir correspondant au dernier véhicule du train poussé.

Un manomètre indique au conducteur la pression exercée par la locomotive de pousse.

L'utilisation des lentilles à pression est réglée par une consigne de l'atelier de Kinkempois. Le placement et le retrait de la lentille incombent au conducteur; elle reste en place durant la descente des plans.

- 20 3.5. DECROCHAGE DES LOCOMOTIVES DE POUSSE ACCROCHEES.

Les locomotives de pousse accrochées sont décrochées en gare d'Ans par le personnel E.

En gare d'Ans, la locomotive de pousse annonce que le décrochage est effectué en donnant deux coups allongés du klaxon. Le chef de train ne peut considérer les opérations comme terminées qu'après avoir perçu ce signal acoustique.

- 21 3.6. DECOLLEMENT NORMAL D'UNE LOCOMOTIVE DE POUSSE NON ACCROCHEE.

Le décollement est à provoquer lorsque la locomotive de pousse passe à hauteur du signal W 39 implanté à gauche de la voie normale à la sortie de Montegnée.

Dès que le contact avec le train est interrompu, le conducteur de la locomotive de pousse assure un freinage d'urgence. Il adopte ensuite la marche à vue jusqu'au signal d'entrée d'Ans dont il respecte les indications.

- 22 3.7. DECOLLEMENT ACCIDENTEL D'UNE LOCOMOTIVE DE POUSSE NON ACCROCHEE.

- 3.7.1. En dehors du gril de Liège-Guillemins.

Si la locomotive de pousse se sépare accidentellement du train, le conducteur s'arrête immédiatement.

Il adopte ensuite la marche à vue jusqu'au premier signal fixe d'arrêt rencontré.

Le franchissement des signaux d'arrêt fermés s'effectue conformément aux prescriptions réglementaires.

Le conducteur de la locomotive de pousse ne peut reprendre contact avec le train qu'au moment où celui-ci est à l'arrêt.

Dès qu'il a repris contact avec le train, il maintient sa locomotive à l'arrêt et signale sa présence au conducteur de la locomotive de tête en donnant deux coups allongés de klaxon.

3.7.2. Dans le gril de Liège-Guillemins.

- 23 Si la locomotive de pousse se sépare accidentellement du train dans le gril de Liège-Guillemins, le conducteur s'arrête immédiatement et reste immobile.

L'intervention du personnel de la gare est nécessaire dans ce cas.

A cette fin, le s/chst de quai ayant donné l'ordre de démarrer au train est tenu de l'observer pendant la traversée du gril jusqu'au moment où la locomotive de pousse a franchi le dernier aiguillage.

- 24 Le conducteur de la locomotive de remorque qui constate le décollement accidentel de la locomotive de pousse peut essayer de continuer la remorque du train.

S'il n'y réussit pas ou s'il juge la chose impossible, il maintient le train à l'arrêt et attend la locomotive de pousse.

Il démarre après avoir perçu le signal acoustique prévu à l'art. 22 émis par la locomotive de pousse.

Si la locomotive de pousse n'a pas repris contact après cinq minutes, le train doit être déclaré en détresse.

25 3.8. EVOLUTION DES LOCOMOTIVES DE POUSSE
QUI ABANDONNENT LE TRAIN A MONTEGNEE.

Après décollement de la locomotive de pousse, le conducteur obéit aux indications du signal d'entrée de la gare d'Ans. Lorsque la locomotive est admise dans cette gare, le conducteur s'arrête immédiatement après le signal d'arrêt simplifié situé en tête de la voie de réception côté Liège s'il doit rebrousser.

26 4. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant les démarrages sur les plans inclinés, le chauffage électrique doit être interrompu.

CHAPITRE III — CIRCULATION DES AUTOMOTRICES.

27 1. CONDITIONS DE CIRCULATION.

1.1. CIRCULATION DANS LES CONDITIONS NOR-
MALES DE TRACTION.

Si des arrêts imprévus sont imposés à un train à la montée, le conducteur est tenu d'attendre 7 minutes avant de démarrer après chacun de ces arrêts, sauf si le train est composé uniquement d'automotrices à thyristors.

1.2. CIRCULATION AVEC DES MOTEURS DE TRAC-
TION ELIMINES.

Si des moteurs de traction sont éliminés avant le départ ou en cours de route, les conditions de circulation sont déterminées par le conducteur en fonction des données du tableau ci-après :

Composition Nombre de mot. éliminés dans la rame.	Composition					
	1 A.M.	2 A.M.	3 A.M.	4 A.M.	5 A.M.	6 A.M. (1)
2 mot.		COUPLAGE SERIE INTERDIT				
4 mot. sur 2 A.M. différentes	CIRCULATION INTERDITE					
4 mot. sur la même A.M.				COUPLAGE SERIE- PARALLELE INTERDIT (2)		
6 mot. et plus.						

1.3. MANQUE DE TRACTION EN COURS DE ROUTE — VITESSE TROP FAIBLE.

Après avoir parcouru 600 m, la vitesse de 60 km/h doit pouvoir être atteinte avec le manipulateur sur la position "série-parallèle".

Si cette vitesse n'est pas atteinte après 600 m, le conducteur réarme et continue avec le manipulateur sur la position "série".

Si la vitesse de 30 km/h ne peut être atteinte avec le manipulateur sur la position "série", la rame doit être arrêtée en vue de rechercher et de remédier à l'avarie.

- (1) S'il y a une ou plusieurs AM dénommées à J.H. dans la rame, les 4 moteurs de traction d'une AM à J.H. doivent être éliminés d'office. Dans ce cas le couplage série-parallèle ne peut jamais être utilisé.
- (2) Afin d'éviter un arrêt sur les plans, le conducteur demande l'ouverture de tous les signaux (voir article 42).
Si pour une cause quelconque, la traction doit être interrompue en cours de route, le conducteur se déclare en détresse sauf à Liège-Haut-Pré et à Montegnée.

28 2. EVACUATION D'AUTOMOTRICES EN DETRESSE.

2.1. Il est interdit de faire pousser une ou plusieurs automotrices par une locomotive.

2.2. Une ou plusieurs automotrices en détresse peuvent être accouplées à une ou plusieurs autres automotrices. Les conditions de circulation déterminées par le conducteur sont reprises au tableau de l'article 27.

2.3. L'évacuation par ses propres moyens et vers Liège-Guillemins d'une automotrice en détresse requiert toujours l'accord du conducteur qui juge si les moyens de freinage, dont il dispose, suffisent pour exécuter le mouvement.

29 3. FREINAGE.

Dans le cas d'un train composé d'automotrices, le frein automatique des deux dernières voitures doit toujours être en service.

30 Réservé.

CHAPITRE IV — DEPART DES TRAINS.

1. A LIEGE-GUILLEMINS.

31 1.1. DESCRIPTION ET EMBLACEMENT DE L'APPAREILLAGE.

1.1.1. Indicateurs "opérations terminées" (I.O.T.).

Ces indicateurs sont constitués par un boîtier (1) comportant une couronne de six feux blancs autour de l'ampoule d'un feu rouge. Ils sont normalement

(1) Les deux derniers indicateurs, côté Ans, des voies XIII et XIV sont conjugués avec un boîtier "ALL" allumé par le conducteur de la locomotive de pouce pour indiquer au conducteur du train que la locomotive de pouce est présente.

éteints. Leur actionnement, à partir d'un des boîtiers de commande situés sur le quai, provoque la commande d'ouverture du signal de départ et l'allumage, à l'indicateur, du feu rouge, qui fait place aux six feux blancs après un intervalle de 10 secondes. Les feux blancs constituent l'information "Opérations terminées".

1.1.2. Boîtiers de commande (voir figures annexe II).

Les boîtiers de commande, identifiés par une flèche, dirigée vers Ans ou Angleur, comportent :

- une lampe blanche clignotante indiquant que l'itinéraire de départ est enclenché (lorsque cette lampe est éteinte, l'actionnement du dispositif reste inopérant). Cette lampe clignotante s'éteint lors de la manœuvre du dispositif;
- un orifice permettant l'introduction de la clef papillon servant à la manœuvre des I.O.T. dans les gares équipées;
- une lampe rouge s'allumant après actionnement du dispositif et indiquant que la manœuvre a été opérante. Cette lampe rouge s'éteint lors du passage au blanc des six feux de l'indicateur;
- pour les boîtiers s'adressant aux départs vers les plans: une lampe blanche marquée "Allège", allumée par le conducteur de la locomotive de pouce au moyen d'un des interrupteurs échelonnés sur le quai (1). Cette lampe "Allège" s'éteint lors de la manœuvre du dispositif.

1.1.3. Emplacement des indicateurs et des boîtiers de commande.

Les indicateurs sont placés à hauteur du signal et à l'extrémité de l'abri-parapluie. Pour les voies VI à XIV des indicateurs supplémentaires s'adressant aux départs vers Ans sont échelonnés sur la longueur de l'abri-parapluie.

(1) L'actionnement de ces interrupteurs allume également les boîtiers "ALL" conjugués avec les deux derniers indicateurs, côté Ans, des voies XIII et XIV. Ces boîtiers s'éteignent à la fermeture du signal de départ.

Les boîtiers de commande, placés parallèlement aux voies, sont échelonnés le long du quai et fixés soit sur les béquilles des abris-parapluie, soit sur les poteaux caténares ou encore sur le mur du bâtiment voyageurs pour la voie VI.

32 1.2. MANŒUVRE DE L'I.O.T.

Lorsque la lampe blanche clignote au boîtier de commande, il faut introduire la clef et actionner le commutateur en tournant le dispositif d'un quart de tour dans le sens de la flèche identifiant le boîtier, puis la ramener dans sa position initiale avant de la retirer.

La lampe rouge s'allume au boîtier de commande, en même temps que le feu rouge s'allume aux indicateurs.

33 1.3. UTILISATION POUR LE DEPART DES TRAINS.

1.3.1. Trains non poussés.

Au moment de lancer l'information "opérations terminées" le chef de train s'assure de l'allumage de la lampe clignotante. Il procède ensuite, comme dans les autres gares équipées d'indicateurs, pour la fermeture des portes et la manœuvre de l'indicateur.

1.3.2. Trains poussés.

Pour tous les trains poussés, tant voyageurs que marchandises, l'indicateur "Opérations terminées" est manœuvré par le s/chst qui s'assure au préalable:

- de l'allumage de la lampe blanche "Allège" signalant la présence de la locomotive de pousse à l'arrière du train;
- de l'allumage de la lampe clignotante;
- de la terminaison des opérations, en s'informant auprès du chef de train.

L'allumage des feux blancs de l'indicateur constitue l'autorisation de démarrage de la locomotive de pousse.

- 34 Lorsque la(les) locomotive(s) de pousse se trouve(nt) en position correcte pour alléger le train, le conducteur de la locomotive attenant au train avise le chef de gare en actionnant l'interrupteur de l'un des dispositifs échelonnés sur le quai.

La lampe blanche "Allège" s'allume sur les boîtiers de commande tandis qu'une lampe témoin indiquant que l'information a bien été transmise s'allume à proximité du dispositif que le conducteur a actionné.

Lorsque deux locomotives doivent pousser le train et sont amenées séparément contre celui-ci, le conducteur de la première sera prévenu par les soins du s/chst de quai qu'une seconde locomotive de pousse est prévue. Dans ce cas, l'interrupteur est actionné par le conducteur de la seconde locomotive.

1.4. DERANGEMENTS AU DISPOSITIF DE COMMANDE DE L'I.O.T.

- 35 1.4.1. La lampe blanche ne clignote pas alors que l'heure de départ est atteinte ou dépassée.

Le chef de train (le s/chst dans le cas des trains poussés) se met en rapport avec le signaleur au moyen du téléphone de l'armoire associée au boîtier de commande.

A défaut de liaison téléphonique, le chef de train se conforme aux instructions qui lui sont données par le s/chst.

Dans le cas de dérangement au circuit de la lampe clignotante, il actionne l'indicateur lorsqu'il est informé de la sélection de l'itinéraire de départ.

Dans le cas d'un dérangement empêchant l'ouverture du signal de départ et nécessitant la délivrance d'un ordre de franchissement S 422, l'indicateur "opérations terminées" est hors service.

Le s/chst avise le chef de train que l'information "opérations terminées" sera donnée comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T. après remise d'un formulaire S 422 au conducteur.

Le conducteur est également informé de cette procédure avant la remise du S 422. L'information "O.T." est donnée par le chef de train sur invitation de l'agent de surveillance.

Aux trains poussés, il est fait application de l'article 38.

Lorsque le non-clignotement de la lampe est décelé par la cabine avant l'intervention du chef de train, le régulateur fait prévenir ce dernier par l'intermédiaire du s/chst de quai.

36 1.4.2. La lampe rouge du boîtier de commande ne s'allume pas après manœuvre de l'indicateur.

1.4.2.1. TRAINS NON POUSES.

Le chef de train regagne son train (fourgon ou porte à partir de laquelle il a opéré). Il s'efforce d'observer un indicateur "opérations terminées" à l'effet de s'assurer de l'allumage du feu rouge.

Si le feu rouge de l'indicateur ne s'est pas allumé, le chef de train après un délai de 1 minute se met en relation téléphonique avec le signaleur.

Si le chef de train n'a pu s'assurer de l'allumage du feu rouge de l'indicateur, il attend l'intervention du s/chst de quai.

En cas de dérangement confirmé de l'indicateur "opérations terminées", il est procédé comme au départ des voies non équipées d'un tel indicateur. Le s/chst de quai en informe le conducteur, à la demande du chef de train, lorsque l'éloignement ne permet pas à ce dernier d'intervenir directement auprès du conducteur.

1.4.2.2. TRAINS POUSSÉS.

Le s/chst fait application de l'art. 38.

37 1.5. DERANGEMENTS AUX INDICATEURS.**1.5.1. Trains non poussés.**

L'information "opérations terminées" est donnée comme au départ des voies non équipées d'indicateurs.

Le conducteur et le chef de train en sont préalablement avisés verbalement par le s/chst du quai (l'information au conducteur est éventuellement retransmise par le chef de train).

1.5.2. Trains poussés.

Il est fait application de l'article 38.

38 1.6. NON UTILISATION DES INDICATEURS POUR LE DEPART D'UN TRAIN POUSSE.

Dans le cas où l'indicateur "opérations terminées" ne peut être utilisé par suite du dérangement ou d'impossibilité d'ouvrir le signal de départ, il est fait application des dispositions suivantes:

- le s/chst avise de la situation les conducteurs des locomotives de remorque et de pousse et s'assure auprès du chef de train de la terminaison des opérations;
- il donne verbalement l'ordre de départ au conducteur de remorque après lui avoir remis éventuellement un ordre S 422 pour le franchissement du signal de départ;
- après s'être assuré que le signal de départ est ouvert (ou après réception d'un ordre de franchissement pour celui-ci), le conducteur de la locomotive de remorque invite la locomotive de pousse à démarrer en lançant deux coups allongés de klaxon;
- le conducteur de la locomotive de pousse répète ce signal et démarre;
- le s/chst intervient lorsque le conducteur de pousse ne perçoit pas le signal acoustique.

39 1.7. INTERVENTION DES LOCOMOTIVES.

1.7.1. La locomotive de pousse met seule le train en marche au vu des feux blancs de l'indicateur "opérations terminées". Sa force de poussée est à limiter suivant la charge du train sans dépasser le tiers de l'effort maximum.

L'effort de poussée maximum ne peut être produit qu'après le dépassement par la locomotive de pousse, du dernier aiguillage de l'itinéraire vers la voie principale.

L'effort de traction de la locomotive de remorque est limité de façon à ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h dans les aiguillages de l'itinéraire de sortie de la gare. L'effort de traction peut être porté progressivement au maximum à partir du signal d'arrêt B 990.

40 1.7.2. A Liège-Haut-Pré après un arrêt prévu.

L'information "opérations terminées" est donnée par le chef de train au conducteur comme au départ des voies non équipées d'I.O.T.

Aux trains poussés, le conducteur de la locomotive de remorque invite la locomotive de pousse à démarrer en donnant deux coups allongés de klaxon. Le conducteur de la locomotive de pousse les répète et démarre ensuite.

Le chef de train intervient pour pallier la non-audition éventuelle du signal acoustique par le conducteur de la locomotive de pousse.

41 1.7.3. A Montegnée après un arrêt prévu.

L'information "opérations terminées" est donnée par le chef de train au conducteur comme au départ des voies non équipées d'I.O.T.

Aux trains allégés par une locomotive de pousse accrochée, la locomotive de remorque met seule le train en marche, la locomotive de pousse circule comme véhicule entre Montegnée et Ans.

CHAPITRE V -- DISPOSITIONS PARTICULIERES.

42 1. DERANGEMENT AUX INSTALLATIONS DE SIGNALISATION.

Afin d'éviter les arrêts répétés sur les plans, une procédure exceptionnelle est admise pour le franchissement des signaux.

Le conducteur est autorisé à les considérer comme inexistantes :

- après inscription à son rapport M 510 par le chef de gare, avant l'ouverture du signal de départ de Liège-Guillemins de la mention "Tous les signaux jusqu'au signal R 39 d'entrée d'Ans non compris, sont à considérer comme inexistantes";
- après délivrance, pour le franchissement du signal de départ dérangé de Liège-Guillemins, d'un S 422 complété par la même mention.

Dans ce cas, l'accrochage de la locomotive de pouce éventuelle est obligatoire.

Le chef de gare ne peut délivrer l'ordre de franchissement global qu'après s'être assuré de la libération de la voie par le train précédent, et, éventuellement par sa locomotive de pouce.

N.B. La mesure qui précède est d'application également pour les signaux de contre-voie situés entre Liège-Guillemins et Ans, et, sur demande du conducteur en cas d'élimination au départ ou en cours de route de moteurs de traction (voir article 28). Dans ce cas, le rapport du conducteur est complété comme suit : "Tous les signaux jusqu'au signal RX 39 d'entrée d'Ans non compris, sont à considérer comme inexistantes.

En cas d'élimination en cours de route, le conducteur prend contact par téléphone avec le chst-adjoint du block 45 de Liège, lui notifie la nature des avaries et les mesures à prendre en fonction de celles-ci.

43 2. TRAINS PARVENANT ALLEGES EN QUEUE A
LIEGE-GUILLEMINS.

Les dispositions des titres I et II restent d'application aux trains parvenant à Liège-Guillemins, déjà allégés en queue, par une ou des locomotives accouplées entre elles et au train.

Toutefois, par dérogation :

- à l'art. 5 : la locomotive d'allège ne porte pas de feux blancs à l'avant et porte deux feux rouges à l'arrière;
- à l'art. 13 : la locomotive de pousse reste accouplée jusqu'à Ans et le dernier véhicule du train poussé n'est pas pourvu des signaux de queue réglementaires;
- à l'art. 19 : il n'est pas fait usage d'une lentille entre le dernier véhicule du train poussé et la première locomotive d'allège;
- à l'art. 33 : il n'est pas fait usage des I.O.T.

TITRE III -- CIRCULATION DES TRAINS A LA DESCENTE DES PLANS.

44 1. VEHICULES DONT LA CIRCULATION EST INTERDITE.

Les véhicules suivants ne peuvent descendre les plans :

- a) les automotrices n° 001 à 050 ainsi que les automotrices 901 à 904 (Benelux);
- b) un ou plusieurs engins-moteurs circulant seuls et dont le frein automatique est hors service (1).

45 2. VITESSES MAXIMALES AUTORISEES.

La vitesse maximale autorisée à la descente des plans est limitée à :

- a) 70 km/h pour : — les trains de voyageurs;
 - les trains postaux;
 - les trains remorqués de matériel vide à voyageurs;
 - les trains de service du type voyageurs;
 - les automotrices et autorails accouplables circulant à vide.
- b) 50 km/h pour : — les trains de marchandises dont la vitesse maximale autorisée est de 100 km/h;
 - les locomotives circulant seules et les trains de locomotives, dont la vitesse autorisée est égale ou supérieure à 100 km/h;
 - les trains assurés par des autorails des séries 46 - 49.

(1) De plus, le conducteur est seul qualifié pour décider si, dans certains cas d'avarie, le véhicule peut circuler sans danger sur les plans.

- c) 25 km/h pour: — les trains de marchandises dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h ou moins;
- les locomotives circulant seules et les trains de locomotives, dont la vitesse autorisée est égale ou inférieure à 80 km/h;
 - une locomotive circulant seule dont le frein d'un bogie a été isolé;
 - les engins des services V et ES;
 - les locotracteurs.

46 3. TRAINS DEVANT ETRE ESCORTES.

Doivent être escortés à la descente des plans inclinés:

- a) les trains de voyageurs;
- b) les trains de marchandises freinés au régime G;
- c) les trains de service du type marchandises, à l'exclusion de ceux composés exclusivement d'une ou de plusieurs locomotives circulant comme parcours indépendants ou comme parcours complémentaires d'un train de service du type marchandises.

47 4. ESSAIS DES FREINS.

4.1. TOUS LES TRAINS (AVEC OU SANS ARRÊT PRÉVU EN GARE D'ANS).

Le conducteur a pour obligation d'effectuer un essai des freins en marche et de s'assurer qu'il est complètement maître de son train.

Cet essai s'effectue à la BK 90.000. Une réduction minimale de 20 km/h doit être réalisée à l'aide du frein de service.

48 4.2. TRAINS DE VOYAGEURS REMORQUES ET TRAINS DE MARCHANDISES FREINÉS AU RÉGIME P AYANT ANS COMME ORIGINE.

Ces trains subissent, à Ans, l'essai des freins type A (R.G.M. 2.3.4.3.).

49 4.3. AUTOMOTRICES ET AUTORAILS AYANT ANS POUR ORIGINE.

Les automotrices et autorails accouplables subissent à Ans l'essai type E ou A pour un premier départ (R.G.M. 2.3.4.3.).

Les trains composés d'un autorail accouplé à un ou plusieurs véhicules suivant les combinaisons admises par le RGE 122.21 subissent, à Ans, l'essai type A (R.G.M. 2.3.4.3.).

50 4.4. TRAINS DE MARCHANDISES FREINES AU REGIME G.

Ces trains subissent, à Ans, un essai type A avec la locomotive de remorque (R.G.M. 2.3.4.3.) et une visite extérieure des organes de frein.

Les horaires prévoient un arrêt suffisant à Ans pour les trains en passage (1).

Tous les trains freinés au régime G, circulent avec le dispositif "Plaine-Montagne" placé, par le service E, sur la position "Montagne".

Au cours de la visite, le visiteur vérifie la position correcte de la poignée.

51 4.5. PARTICULARITES.

Un essai type D comprenant la visite extérieure des organes de frein et la vérification du serrage des freins est effectué par le chef de gare en lieu et place de l'essai type A dans le cas où un train de matériel vide à voyageurs remorqué par une locomotive ou composé d'un autorail accouplé à un ou plusieurs véhicules, ayant Ans comme origine, doit être expédié de cette gare en dehors des heures de présence des visiteurs.

(1) L'essai type A n'est pas obligatoire aux trains de travaux ayant subi cet essai avant la montée des plans et dont la composition n'a pas été modifiée.

Cependant, les dispositifs "Vide-Chargé" doivent être placés en position correcte par le personnel V, ES ou E. Ce dernier peut charger le visiteur d'effectuer cette opération.

Il en est de même dans le cas où une modification de composition ou de remorque doit s'effectuer à Ans à un train de voyageurs ou de marchandises en dehors des heures de présence des visiteurs.

5. OBLIGATIONS DE L'AGENT D'ESCORTE ET DES AGENTS DU SERVICE DES TRAINS.

52 5.1. TRAINS DE VOYAGEURS.

Aux trains de voyageurs, le chef de train reste attentif pendant toute la durée de la descente aux signaux acoustiques que pourrait donner le conducteur.

Si le signal acoustique est lancé (coups de klaxon brefs et vivement répétés), il actionne le signal d'alarme et serre le plus grand nombre possible de freins à vis.

Il s'agit de même et d'initiative s'il constate que le train prend une vitesse dangereuse.

Les agents appartenant au Service des trains, même ceux se trouvant haut-le-pied dans un train à la descente, actionnent le signal d'alarme et serrent un maximum de freins à vis s'ils perçoivent les coups de klaxon brefs et vivement répétés émis par le conducteur.

53 5.2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Aux trains de marchandises, l'agent d'escorte doit être attentif à la conduite du train et se tenir prêt à intervenir en cas de défaillance du conducteur. Il surveille tout particulièrement la vitesse du train.

54 6. RETABLISSEMENT DE LA POSITION "PLAINE".

La position "Plaine" est rétablie, par le service E, dans la première gare où le train fait arrêt après la descente des plans.

A Liège-Haut-Pré, la position "Plaine" est rétablie avant que les wagons ne soient réexpédiés à Ans.

7. DISPOSITIONS PARTICULIERES.

55 7.1. VEHICULES DONT LA MASSE TOTALE EST INFERIEURE A 9 TONNES.

Les véhicules dont la masse totale (tare + chargement) est inférieure à 9 tonnes doivent être classés dans le dernier tiers du train. Cette prescription ne s'applique cependant ni aux trains de marchandises dont la composition ne dépasse pas 30 wagons, 300 mètres, ni aux trains de messageries, ni aux trains composés exclusivement de matériel vide, ni à la tranche matériel vide des trains ayant en tête un groupe homogène de wagons chargés suivi d'un groupe homogène de wagons vides.

56 7.2. TRAINS DE MARCHANDISES FREINES AU REGIME G DONT LA CHARGE EST SUPERIEURE A 1000 TONNES.

La circulation de ces trains est subordonnée à l'adjonction, en gare d'Ans, d'une seconde locomotive (Diesel de préférence), en tête du train.

57 7.3. FRANCHISSEMENT DES SIGNAUX FERMES.

Lorsque le conducteur d'un train se trouve devant un signal fermé, il sollicite un ordre de franchissement à l'aide de l'appareil téléphonique placé sur le signal.

Si l'appareil téléphonique est dérangé, il se conforme aux instructions figurant dans l'armoire téléphonique.

Sur les plans inclinés, les téléphones du circuit d'alarme sont assimilés à des téléphones de réserve.

Si, en vertu des instructions dont question ci-dessus, le conducteur est amené à faire usage d'un téléphone du circuit d'alarme, il sollicite du régulateur régional l'autorisation de rédiger un ordre de franchissement S 422.

Le régulateur régional sert d'intermédiaire pour transmettre l'autorisation de franchir le signal, qui doit être donnée par le block 45 de la gare de Liège-Guillemins.

58 7.4. FRANCHISSEMENT DES SIGNAUX D'ENTREE DE LIEGE-GUILLEMIN S ETEINTS.

Par dérogation aux dispositions de l'article 119 du R.G.S. Fasc. III, Titre I, en cas d'absence persistante d'éclairage des signaux d'entrée de Liège-Guillemins, l'information "signal éteint" au conducteur est faite par le personnel de la gare d'Ans, tous les signaux intermédiaires situés entre Ans et Liège-Guillemins étant des signaux d'arrêt non permissifs mais à fonctionnement automatique.

59 7.5. VITESSE DES TRAINS DE VOYAGEURS APRES ISOLEMENT DE FREIN(S).

Après un incident ayant eu pour conséquence l'isolement du frein d'un ou de plusieurs véhicules à un train de voyageurs, la vitesse maximale autorisée est égale à 50 % de la valeur déterminée par le tableau des vitesses figurant au R.G.M. 2.3.4.2. sans toutefois excéder 40 km/h.

Si le nombre de véhicules encore freinés à l'air comprimé ne permet pas de circuler à 25 km/h, il peut être fait usage, pour le freinage du train, en plus des véhicules encore freinés à l'air comprimé, de frein à vis desservis. Toutefois, le frein à vis des véhicules équipés de freins à disques (voitures et AM) ne peut être pris en considération pour la détermination de la vitesse autorisée du train (ces véhicules sont identifiés par la lettre **D** entourée d'un cercle, peinte sur le long-pan).

**CHARGES ADMISSIBLES POUR TRAINS CIRCULANT DE
LIEGE-GUILLEMINS VERS ANS.**

Série de locomotive	Charge en tonnes par locomotive	Vitesse maximale autorisée avec train
15	300	supérieure à 100
16	360	"
18 (1)	360	" (1)
20 (1)	500	" (1)
22 - 25 - 28	360	"
23 - 26 - 27	390	"
29 (1)	200	" (1)
51 - 52 - 53 - 54 - 55	400	"
59 - 60 - 61 - 62 - 64 - 65	330	"
66	280	80
70 - 71 - 72	280	50
73 - 74 - 80 - 81 - 82	220	60
83 - 84 - 85	220	60
91 (1)	120	35 (1)
92 (1)	120	45 (1)

(1) Ne peut être utilisée comme locomotive de pousse (article 14).

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

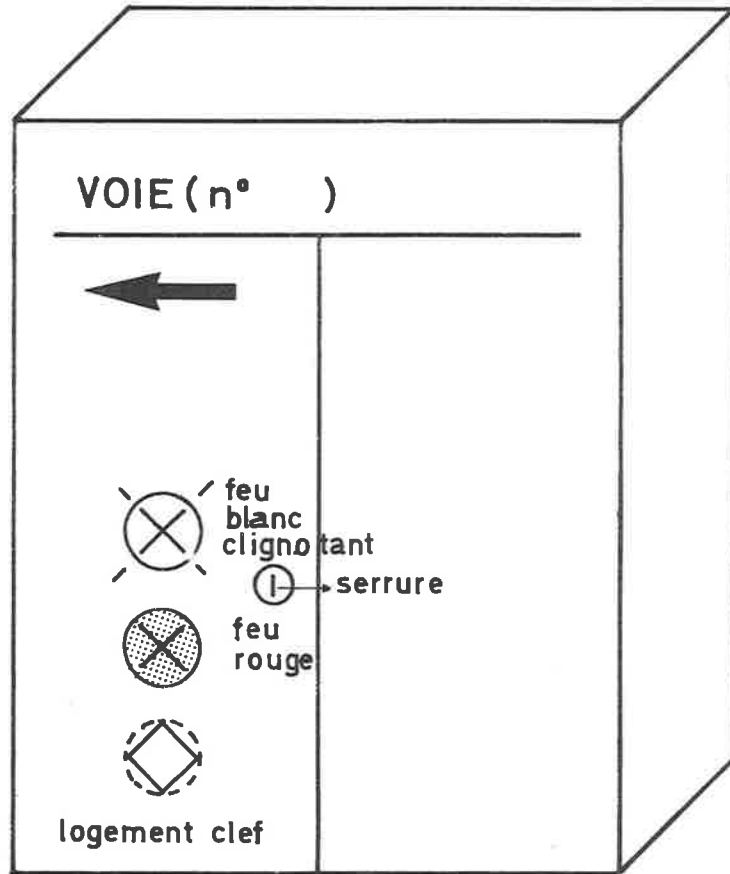
Year	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
1950											
1951											
1952											
1953											
1954											
1955											
1956											
1957											
1958											
1959											
1960											

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

CC

CC

BOITIER SIMPLE INSTALLE SUR LES QUAIS DES VOIES II A V



BOITIER DOUBLE INSTALLE SUR LES QUAIS DES VOIES VI A XIV

