

LETTRE E. N° 8/1964. (INSERTION N° 65)

=====  
(D.E.11/12 - n° 133/123.30 du 20.02.1964)

R.G.E. 123.30.  
=====

TRANSMISSION DES COMMUNICATIONS.  
=====

Le nouveau fascicule 123.30 publié par l'avis 1E/15.01.1964 comporte les dispositions relatives à la transmission des communications.

Il est entendu qu'il s'agit de dispositions de caractère général qui n'annulent pas les modes de transmission et particularités précisées par d'autres règlements et notamment par les fasc. 123.10 et 123.20 (Retards de trains - Expédition de trains avant l'heure - Accusé de réception pour la circulation de trains facultatifs ou extraordinaires sur les lignes à simple voie).

=====

## 123.30 — TRANSMISSION DES COMMUNICATIONS.

Le présent fascicule précise les dispositions selon lesquelles sont transmises les communications intéressant :

- l'organisation du service des trains;
- l'exécution du service des trains;
- le service des gares.

### CHAPITRE I — MOYENS DE TRANSMISSION.

#### A. TERMINOLOGIE.

**Art. 1.** — Les communications se transmettent sous l'une des formes suivantes :

~~a) Bulletin - Information écrite émanant de la Direction ou~~

- a) Bulletin. - Information écrite émanant de la Direction ou d'un groupe et prévoyant :
- soit la mise en marche de trains facultatifs ou extra-ordinaires;
  - soit la mise en marche de trains de service;
  - soit la circulation de transports exceptionnels;
  - soit une modification définitive ou provisoire au service des trains;
  - soit l'exécution de travaux sans incidence sur le service des trains.
- b) Circulaire. - Information écrite émanant de la Direction ou d'un groupe et comportant :
- une instruction de caractère général;
  - des modifications à la réglementation générale en attendant la publication d'un supplément à cette réglementation;
  - des communications adressées au personnel des services d'exécution.
- ~~attendant la publication d'un supplément à cette réglementation;~~
- des communications adressées au personnel des services d'exécution.

- c) **Communication téléphonique** — Communication échangée verbalement entre deux correspondants et dont l'importance ne justifie pas l'enregistrement.
- d) **Télégramme** — Communication dont l'importance justifie l'enregistrement - Toute communication relative à la sécurité de la marche des trains doit être considérée comme telle.
- e) **Message** — Communication lancée par radio.
- f) **Information codée** — Communication transmise par téléimprimeur au moyen analogue en vue d'un traitement par des équipements électroniques.

**Art. 2.** — Centres de retransmission de télégrammes (CRT).

Gares chargées de la retransmission de télégrammes et choisies en raison de leur situation topographique favorable.

Le relevé de ces gares fait l'objet de l'annexe I.

**Art. 3.** — Centre de diffusion télégraphique (CDT).

Organisme relevant de la Direction ES et chargé de la retransmission de télégrammes adressés à plusieurs correspondants disposant d'un téléimprimeur.

## B. BULLETINS — CIRCULAIRES.

**Art. 4.** — Les bulletins et circulaires sont transmis sous pli. Il en est accusé réception par écrit et en cas d'urgence par télégramme.

## C. COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES.

**Art. 5.** — Tout agent recevant une communication téléphonique est autorisé à la faire transformer en télégramme s'il estime que son importance le justifie.

L'utilisation des appareils téléphoniques fait l'objet d'une consigne établie par le chef de gare si certaines particularités doivent être portées à la connaissance du personnel.

#### D. TELEGRAMMES.

~~Les art. 6 et 7 sont à remplacer par les textes ci-après :~~

Art. 6. - Les télégrammes peuvent être transmis sous pli, par téléphone, par téléimprimeur et en cas de nécessité, par porteur, par le personnel d'un train en passage ou par la RTT.

L'usage du téléphone doit être évité lorsque les deux correspondants sont équipés de téléimprimeurs.

Il est tenu copie des télégrammes transmis sous pli, par porteur, par le personnel d'un train en passage ou par la RTT.

Art. 7. - Les télégrammes devant être remis par la RTT ne peuvent être transmis de la S.N.C.B. vers la RTT que par téléphone au départ d'un poste téléphonique RTT ou d'un central téléphonique S.N.C.B.

Ces télégrammes sont considérés comme télégrammes ordinaires et sont portés au compte du raccordement téléphonique d'où ils émanent, au tarif normal.

Les gares tiennent attachement de ces télégrammes dans leur registre d'annotation des communications téléphoniques RTT, afin de pouvoir en vérifier la facturation.

Mise en vigueur au 1.1.1978.



ART. 8. — Les télégrammes transmis par téléphone sont enregistrés sur-le-champ par les deux correspondants, — soit dans leur registre E. 934, — soit dans tout autre document imposé par un règlement ou une consigne.

L'enregistrement comporte l'indication :

- de l'identité du correspondant;
- du n° d'ordre d'inscription des deux postes;
- de l'heure exacte de la transmission.

Un poste chargé de la retransmission d'un télégramme n'est pas tenu de reproduire une seconde fois le texte. Il se borne à enregistrer sa retransmission ainsi qu'indiqué ci-dessus.

ART. 9. — Il est tenu attachement dans un registre E. 934 des éléments caractéristiques (n° du télégramme, expéditeur et destinataire) de tout télégramme transmis ou reçu par téléimprimeur.

ART. 10. — Un télégramme adressé à un seul destinataire ou à plusieurs destinataires dispersés, est dénommé télégramme ordinaire (en abréviation : A).

Un télégramme adressé simultanément :

- à toutes les gares situées sur un itinéraire déterminé ou à certaines d'entre elles;
  - à toutes les gares d'un groupe;
  - à toutes les gares du réseau;
- est dénommé télégramme circulaire.

### Télégrammes ordinaires.

Art. 11 - Les services équipés d'un téléimprimeur transmettent normalement leurs télégrammes ordinaires dans les conditions suivantes :

- a) par téléphone, si leur correspondant n'est pas équipé d'un téléimprimeur;
- b) par téléimprimeur et directement, si leur télégramme s'adresse à moins de 3 correspondants ou à des correspondants non servis par le C.D.T.;

- c) par téléimprimeur au C.D.T., si leur télégramme s'adresse à plus de deux correspondants équipés et desservis par le C.D.T.

La liste des numéros des télescripteurs est reprise à l'annexe 11 de l'indicateur télégraphique.

Ceux desservis par le C.D.T. sont identifiés par une croix (x) en colonne 5 de cet indicateur.

L'en-tête du télégramme reprend tous les destinataires. Le télégramme doit indiquer in fine après la mention "Trans à" les seuls numéros des téléimprimeurs desservis par le C.D.T.

- TCO lorsqu'il est transmis de proche en proche et d'un destinataire à l'autre, dans le sens d'un itinéraire indiqué;
- DCL lorsqu'il est transmis par tout autre moyen plus direct.

Un télégramme circulaire adressé à toutes les gares du réseau est dénommé DCL réseau. Il est dénommé DCL groupe s'il s'adresse à toutes les gares d'un groupe.

### Forme.

ART. 13. — Les télégrammes circulaires transmis par téléphone ou par télégraphe RTT comportent les indications suivantes :

- a) Le préambule :
- n° d'enregistrement au départ;
  - le mot « de » suivi de la désignation de l'expéditeur s'il s'agit d'une TCO.
- b) Le télégramme proprement dit comprenant :
1. — L'adresse;
    - le mode de transmission (DCL ou TCO);
    - les gares destinataires;
    - les CRT appelés à s'assurer la transmission (DCL);
    - les destinataires autres que les gares.
  2. — Le texte;
  3. — L'indication du service émetteur s'il s'agit d'une DCL.

**Remarques :**

- 1) Si le télégramme est adressé à toutes les gares situées sur un itinéraire, on ne mentionne pas tous les destinataires; on se borne à l'indication du point d'origine et de destination ainsi que d'un ou plusieurs points intermédiaires en cas de nécessité.
- 2) Les destinataires ne sont pas indiqués si l'abréviation DCL est suivie par l'un des mots : « réseau » ou « groupe ».

**LA FORME DES TELEGRAMMES CIRCULAIRES  
TRANSMIS PAR TELEIMPRIMEUR EST FIXEE PAR  
LE REGLEMENT GENERAL DES TRANSMISSIONS.**

**Transmission.**

Art. 14 - D.C.L. relative à la circulation des trains émise par un IPX.

Le télégramme est transmis selon un des modes prévus à l'article 11. Si le C.D.T. est utilisé, ce service transmet à tous les destinataires desservis.

Les IPX recevant une DCL émise par un autre IPX :

- assurent la retransmission par téléphone ou par téléimprimeur ou par copie aux destinataires de leur groupe (CRT et destinataires autres que les gares) non équipés ou non desservis par le C.D.T., si la DCL leur parvient via ce service;
- assurent la retransmission à tous les destinataires de leur groupe (CRT et destinataires autres que les gares) si la DCL leur est transmise par l'IPX qui l'a émise.

Les CRT retransmettent la DCL sous la forme d'un télégramme TCO aux gares situées en aval et sur l'itinéraire indiqué en le limitant à la gare située immédiatement en amont du CRT voisin.

La gare d'origine procède de la même façon pour les gares situées en amont de la première gare CRT se trouvant sur l'itinéraire.

Chaque gare assure la transmission du télégramme à ses dépendances et aux services locaux qui lui sont attachés selon les dispositions des consignes 13/1.

TRouvant sur l'itinéraire.



Chaque gare assure la transmission du télégramme aux services locaux destinataires qui lui sont attachés (consigne de IPX).

Art. 15 - D.C.L. relative à la circulation des trains émise par la Direction E.

La Direction E., les IPX, les CRT et les gares procèdent comme indiqué à l'article 14.

le télégramme s'adresse à un seul IPX.

Les IPX retransmettent le télégramme sur leur groupe en utilisant leur transmission directe pour les correspondants équipés d'un téléimprimeur et la voie téléphonique pour les autres.

Art. 16 - Télégramme relatif à la circulation des trains émis par une gare.

1. Le télégramme est émis avec un préavis de 24 heures.

Il est procédé comme prévu à l'article 14.

2. Le télégramme est émis sans préavis.

Le télégramme est transmis par téléphone sous la forme d'une D.C.L. sur les lignes à double voie et d'un T.C.O. sur les lignes à simple voie (R.G.E. 123.10-123.20).

La gare émettrice transmet le télégramme au C.R.G. qui retransmet aux CRT, aux destinataires non attachés à une gare située dans la zone qu'il contrôle ainsi qu'au C.R.G. dont relève la suite du parcours en abandonnant dans le préambule les CRT et autres destinataires déjà avisés.

Les CRT et la gare d'origine procèdent comme prévu à l'article 14.

Sur les lignes à simple voie, le TCO est émis à destination de toutes les gares du parcours par la gare d'origine du train (R.G.E. 123.10 articles 32 et 34).

---

(1) La zone de contrôle d'un Centre de Dispatching est constituée par les lignes sur lesquelles il assure le service de dispatching ainsi que par toutes les lignes non dispatchisées de son groupe.

télégramme au Centre Régional de Dispatching du groupe dont elle relève. Celui-ci retransmet directement aux CRT et autres destinataires situés sur le groupe et éventuellement dans la zone qu'il contrôle. Il procède ensuite comme dans le 1<sup>er</sup> cas.

Modèle de DCL relative à la circulation des trains en annexe II.

**b) Lignes à simple voie.**

Une TCO est émise à destination de toutes les gares du parcours par la gare de formation du train (R.G.E. 123.10, art. 32 et 34).

Art. 17 - DCL groupe.

1e  
2e

Il est procédé comme prévu à l'article 14.

Art. 18 - DCL réseau.

Il est procédé comme prévu à l'article 14.

Toutefois en cas d'urgence et en dehors des heures d'ouverture du C.D.T., la Direction E. transmet le télégramme à tous les C.R.G. qui le retransmettent directement au CRT et aux autres destinataires.

Les CRT et les gares procèdent ensuite comme prévu à l'article 14.

**ART. 19. — DCL comportant une information qui n'est pas relative à la circulation d'un train.**

Si la DCL est émise par IPX, celui-ci procède conformément aux dispositions de l'art. 14.

Si la DCL est émise par une gare, celle-ci transmet directement le télégramme aux CRT situés sur la ligne ou le tronçon de ligne, ainsi qu'aux destinataires autres que les gares et services locaux attachés.

Les CRT retransmettent la DCL sous la forme d'un télégramme TCO dans les conditions prévues à l'art. 14. La gare émettrice agit comme CRT pour les gares précédant le premier CRT.

**ART. 20. — Télégramme TCO.**

Le CRT ou la gare qui émet, transmet le télégramme à la première gare destinataire située en aval et sur l'itinéraire de transmission. Cette gare le retransmet à la gare destinataire suivante et de proche en proche jusqu'à la dernière gare devant recevoir le télégramme.

Une gare à service discontinu n'intervient dans la transmission des TCO que pendant les intervalles où un chef de gare se trouve présent. La gare qui aurait dû normalement lui transmettre la TCO lui en adresse copie dès que le chef de gare a repris son service, si cette transmission se justifie encore.

Les dépendances ne participant pas à la transmission des TCO reçoivent les instructions nécessaires de leur gare gérante.

Une gare CRT recevant un télégramme TCO en poursuit la transmission dans les mêmes conditions qu'une gare intermédiaire. Chaque gare assure en outre la transmission du télégramme aux services locaux destinataires qui lui sont attachés.

Les postes de signalisation ne participent à la retransmission des TCO que dans les cas expressément prévus par le Règlement.

Les TCO sont transmises dans le sens de circulation du train aller lorsqu'elles concernent deux trains dont le second constitue le retour du premier.

**ART. 21. — Adaptation des textes.**

Tout service ou agent chargé de la retransmission d'un télégramme DCL est autorisé à en alléger le préambule et le texte, de manière à supprimer toutes indications ne présentant aucune utilité pour les correspondants auxquels il s'adresse (modèle en annexe III). Cette façon de procéder n'est pas autorisée pour les télégrammes TCO.

Le texte d'un télégramme TCO établi par un CRT pour la transmission d'un télégramme DCL doit mentionner le numéro, l'origine et la destination de la DCL.

---

### Accusés de réception des télégrammes circulaires.

---

**Art. 22.** — **TCO** — Un télégramme TCO fait toujours l'objet d'un accusé de réception. Celui-ci est adressé par la dernière gare destinataire au CRT ou à la gare qui l'a émis (1).

**Art. 23.** — **DCL** — Il n'est accusé réception des DCL que dans le cas où le texte l'impose par la mention CZ. Cette mention n'est pas prévue pour les DCL émises par les gares.

L'accusé de réception est adressé par chaque destinataire à l'Ingénieur ou l'Inspecteur principal dont il relève. Il ne peut être dérogé à cette règle que dans les cas prévus par le Règlement ainsi que dans les cas où le texte du télégramme l'impose.

Les CRT ainsi que les gares d'origine assimilées chargées de retransmettre par TCO une DCL émise par la Direction ou un IPX accusent réception pour toutes les gares auxquelles s'adresse leur TCO après avoir reçu eux-mêmes leur accusé de réception.

Si la DCL comporte la mise en marche d'un train extraordinaire sur une ligne à voie unique, il est fait, en outre, application des dispositions prévues par le R.G.E. 123.10, titre IV.

### E. MESSAGES.

**Art. 24.** — Dans toutes les installations où des communications sont échangées par radio, le chef de gare établit une consigne qui en précise les conditions d'utilisation.

### F. INFORMATIONS CODEES.

**Art. 25.** — Des consignes particulières règlent tous les cas d'usage d'informations codées.

(1) Toutefois, une TCO relative à une annonce de retard ne fait pas l'objet d'un accusé de réception.

## CHAPITRE II – INFORMATION AUX CTM-V, AUX POSTES DE SIGNALISATION ET POSTES DE GARDE-BARRIERE.

### A. ANNONCES DE MISE EN MARCHÉ DE TRAINS FACULTATIFS ET EXTRAORDINAIRES.

---

#### Information aux CTM-V.

---

**Art. 26.** — Les CTM-V sont informés de la mise en marche des trains facultatifs et extraordinaires dans les cas suivants :

- a) lorsqu'une surveillance doit être exercée par le personnel V sur des circulations particulières;
- b) s'il s'agit de trains mis en marche pour les besoins du service V;
- c) si la circulation a lieu en dehors des heures normales d'ouverture de la ligne;
- d) dans tous les autres cas où le CTM est mentionné comme destinataire.

**Art. 27.** — Lorsque la mise en marche fait l'objet d'un bulletin, le CTM le reçoit directement et accuse réception à son chef immédiat.

Lorsque la mise en marche fait l'objet d'une DCL ou d'une TCO, le CTM-V est informé par la gare à laquelle il est attaché.

---

#### Information aux postes de signalisation et de garde-barrière.

---

**Art. 28.** — Toute circulation de trains facultatifs ou extraordinaires doit être annoncée aux postes de block ainsi qu'aux postes de garde-barrière qui ne sont soumis ni au régime des annonces impératives contrôlées ni au régime des barrières fermées avec demande d'ouverture.

Les gares, postes de block et postes de garde-barrière inscrivent les annonces dans un registre E 890 dénommé « Agenda de retransmission » (modèle annexe V).

Les gares et postes chargés de la transmission ou de la retransmission de ces annonces sont fixés par un tableau incorporé dans la consigne établie par IPX (annexe IV).

**Remarque :** Les postes de signalisation de gare qui ne sont pas chargés de retransmettre à un autre poste de signalisation ou de garde-barrière sont dispensés de mentionner dans leur agenda de retransmission les annonces qui leur sont communiquées par un ordre écrit du chef de gare.

**Art. 29.** — Les trains facultatifs et extraordinaires mis en marche le jour B sont annoncés le jour A, en fin de journée si le service est continu et en fin de service si celui-ci est discontinu.

**Art. 30.** — Le texte de la communication comporte :

- a) les jours de la mise en marche;
- b) le n<sup>o</sup> d'ordre du poste émetteur (de 1 à 100);
- c) le n<sup>o</sup> du train;
- d) l'origine et la destination;
- e) l'indication, dans la colonne « destination » d'un point intermédiaire (pour les postes de block de bifurcation et les postes de block précédents dans le cas où une confusion est possible);
- f) l'heure de passage au poste de block ou au P.N. auquel la communication est adressée;
- g) la voie de réception assignée au train pour les postes de signalisation de gare.

L'I.L. de chaque poste chargé d'une retransmission précise le temps de parcours normal des HKV et HKM entre ce poste et ceux auxquels il est chargé de retransmettre. Ces temps de parcours permettent de déterminer l'heure de passage à ces derniers postes.

Les temps de parcours sont reportés en haut de chaque page de l'agenda de retransmission utilisé au poste.

Les chefs de gare complètent de la même façon l'agenda E 890 de leur gare (exemple: annexe V).

**Art. 31.** — Tout poste de signalisation chargé de retransmettre à un P.N. les annonces de trains facultatifs et extraordinaires est tenu d'arrêter le train s'il s'est trouvé dans l'impossibilité d'atteindre son correspondant. Un S 379 sera délivré au conducteur pour le franchissement du P.N. intéressé.

La délivrance de ce formulaire incombe au chef de gare si le poste se trouve en gare.

Si le poste chargé de la retransmission est lui-même un poste de garde-barrière, il en avise sur-le-champ le poste de signalisation qui a transmis l'annonce. Il est ensuite procédé comme ci-dessus.

## B. SUPPRESSION DE TRAINS REGULIERS OU DE TRAINS FACULTATIFS ET EXTRAORDINAIRES MIS EN MARCHE.

**Art. 32.** — Un train régulier dont la suppression a été annoncée ne peut plus être mis en marche. Il en est de même d'un train facultatif ou extraordinaire supprimé après avoir été annoncé.

Le train doit être, dans les deux cas, considéré comme un nouveau train extraordinaire s'il doit néanmoins être mis en marche.

**Art. 33.** — Les services et postes auxquels la mise en marche des trains facultatifs et extraordinaires est annoncée, sont informés de toute suppression de trains. Ils sont également chargés des transmissions et retransmissions.

Les postes de garde-barrière, soumis au régime des annonces impératives contrôlées, sont également informés de la suppression des trains réguliers. Cette information leur est donnée par les postes qui leur annoncent normalement les trains.

Les annonces de suppression sont inscrites par tous les correspondants dans leur carnet E 934. Les agendas de retransmission ne sont pas utilisés.

**C. EXPEDITION DE TRAINS AVANT L'HEURE.**

**Art. 34.** — Les postes de block ainsi que les postes de garde-barrière non soumis au régime des annonces impératives contrôlées doivent être avisés des trains expédiés avant l'heure.

Ces annonces sont transmises aux postes intéressés dans les conditions prévues pour la mise en marche d'un train facultatif ou extraordinaire. Les agendas de retransmission ne sont toutefois pas utilisés et les annonces sont inscrites dans les carnets E 934.

**CHAPITRE III — CONSIGNES.**

**Art. 35.** — Les IPX établissent, pour chaque ligne une consigne de transmission comportant notamment :

- a) un tableau (modèle annexe IV);
- b) l'indication des gares et dépendances participant à la transmission des TCO et, éventuellement, les intervalles de la journée pendant lesquels un chef de gare se trouve en mesure de participer à la transmission;
- c) l'indication de la zone dans laquelle les CRT assurent la retransmission des DCL groupe et réseau;
- d) l'indication des services locaux attachés à chacune des gares de la ligne.

**Art. 36.** — Chaque gare établit une consigne locale (13/1A) précisant les conditions d'application sur le plan local de la réglementation générale et de la consigne établie par IPX.





## LISTE DES CENTRES DE RETRANSMISSION (CRT).

**Groupe de Bruxelles:** Braine-l'Alleud, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Hal, Ottignies, Schaerbeek.

**Groupe d'Anvers:** Anvers-Central, Anvers-Kiel, Anvers-Nord, Anvers-Schijnpoort, Essen, Herentals, Lierre, Muizen.

**Groupe de Hasselt:** Aarschot, Hasselt, Landen, Louvain, Mol, ~~Longres.~~ *Winterdag.*

**Groupe de Liège:** Ans, Bressoux, Flémalle-Haute, Gouvy, Huy ~~Nord/Statte~~, Kinkempois, Liège-Guillemins, Montzen, Rivage, Trois-Ponts, Verviers-Central, Visé, ~~W~~ *35*  
Welkenraedt. *83*

**Groupe de Namur:** Bertrix, Dinant, Gembloux, Jemelle, Libramont, Moustier, Namur, Stockem, Virton-Saint-Mard.

**Groupe de Charleroi:** Charleroi-Sud, Châtelineau-Châtelet, Erquelines, Luttre-Pont-à-Celles, Monceau, Piéton, Walcourt.

*E3*  
*83*

*FLEURUS*

**Groupe de Mons:** Ath, Blaton, Braine-le-Comte, Enghien, Haine-Saint-Pierre, ~~La Louvière~~, Manage, Mons, ~~Saint-Ghislain-Hornu~~, Tournai. *La Louvière Sud et Saint-Ghislain*

*(B2*  
*83)*

**Groupe de Gand:** Audenarde, Bruges, Comines, Courtrai, Deinze, Denderleeuw, Gand-Maritime, Gand-Saint-Pierre, Grammont, Lichtervelde, Merelbeke, Ostende, Saint-Nicolas, Termonde, Ypres.



**MODELE DE DCL RELATIVE A LA MISE EN MARCHÉ D'UN TRAIN EXTRAORDINAIRE.**

n° 1012 — DCL de Welkenraedt à Ostende par CRT Verviers-Central, Liège-Guillemins, Ans, Landen, Louvain, Schaerbeek, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Denderleeuw, Gand-Saint-Pierre, Bruges, Ostende.

Copie: IPX, IPM, IPV, IPES  
Dispatching Liège, Hasselt, Bruxelles, Gand  
ATE Bruxelles-Midi  
D.E. 15-13

Le mardi 26.07.77, circule RE SPE 989 de Aachen à Ostende comme suit:

Aachen Hbf 18.31, Welkenraedt 19.44/20.00, Verviers-Central 20.11, Pepinster 20.15, Olne 20.20, Chênée 20.25, Liège-Guillemins 20.31/20.34, Ans 20.41/20.42, Fexhe-le-Haut-Clocher 20.50, Waremme 20.56, Landen 21.06/21.13 (évite E 326), Tirlemont 21.22, Louvain 21.34, Bif. Diegem 21.49, Schaerbeek 21.53/21.54 (via ligne 27 D), Bruxelles-Nord 21.58 (via 01), Bruxelles-Midi 22.04/22.05, Bif. Sint-Katherina-Lombeek 22.17, Bif. Welle 22.20, Bif. Meulewijk 22.30, Gand-Saint-Pierre 22.36, Bif. Oostkamp 22.59, Bruges 22.03, Ostende 23.18.

Matériel DB-RIC  
1 D — 8 B — 1 BD

Remorque — HLE Bruxelles-Midi

Direction E. 12-32



**RETRANSMISSION DE LA DCL N° 1012 PAR LE  
GROUPE DE BRUXELLES A SES CRT.**

N° 1012 — DCL de Welkenraedt à Ostende par CRT  
Schaerbeek, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi.

Le mardi 26.07.1977 circule RE SPE 989 de Aachen à  
Ostende comme suit:

Louvain 21.34, Bif. Diegem 21.49, Schaerbeek 21.53 — 21.54  
(via ligne 27 D), Bruxelles-Nord 21.58 (via 01), Bruxelles-  
Midi 22.04 — 22.05, Bif. Sint-Katherina-Lombeek 22.17.

Matériel DB — RIC  
1 D — 8 B — 1 BD

Remorque — HLE Bruxelles-Midi

Direction E. 12-32

---

**RETRANSMISSION PAR LE CRT DE VERVIERS-  
CENTRAL.**

n° 0025 de Verviers-Central

TCO Chênée

DCL de Welkenraedt à Ostende n° 1012 de Dir. E. 12-32

Le mardi 26.07.1977 circule RE SPE 989 de Aachen à  
Ostende comme suit:

Verviers-Central 22.11, Pepinster 20.15, Olne 20.20, Chênée  
20.25

Matériel DB — RIC.  
1D — 8 B — 1 BD.

00

00

**ANNONCES DES TRAINS FACULTATIFS  
ET EXTRAORDINAIRES.**

**Ligne ..... sens A vers H.**

1	2	3	4	5
Gares et postes de block de pleine voie	Reçoit l'annonce de (pour les postes de block seulement)	Retransmet l'annonce à	Poste chargé de la retransmission lorsque la gare de la col. 1 est fermée	Retransmission à assurer par les postes de la col. 3
Gare A (CRT)		block 14 block 15 Ctm V.		P.N. 60
Gare B		block 16	block 15	P.N. 61
Gare C		block 17 block 18		P.N. 64 block 19
Block 19	block 18			
Gare D		block 20 block 21	block 19 block 20	
Gare E		block 22 block 23 Ctm V.	block 21 block 22	P.N. 66 P.N. 67
Gare F		block 24	block 23	
Gare G		block 25	block 24	P.N. 68
Gare H (CRT)		block 26 block 27		









DEPART DES TRAINS.

Sommaire.

	Pages
<b>TERMINOLOGIE</b> .....	1
 <b>TITRE I. — TRAINS DE VOYAGEURS.</b>	
 <b>Chapitre I. — Prescriptions générales.</b>	
1. Conditions de départ .....	3
2. Conditions de transmission de l'information "O.T." .....	3
3. Agents habilités à transmettre l'information "O.T.".	
3.1. Chef de train .....	3
3.2. Chef de gare .....	4
4. Mode de transmission de l'information "O.T."	5
 <b>Chapitre II. — Transmission de l'information "O.T." au départ des voies non équipées d'I.O.T.</b>	
1. Principe .....	7
2. Information "O.T." donnée au moyen du dispo- sitif propre au matériel desservi. ....	7
2.1. Automotrices .....	7
2.2. Autorails .....	8
2.3. Rames réversibles Diesel .....	8
3. Information "O.T." donnée au moyen du sifflet	8
4. Dérangement au dispositif de transmission .....	8 bis

123.31

Sommaire.

Page 2.

	Pages
<b>Chapitre III. — Transmission de l'information "O.T." au départ des voies équipées d'I.O.T.</b>	
1. Description et fonctionnement de l'appareillage	
1.1. Indicateurs . . . . .	9
1.2. Boîtiers de commande . . . . .	10
2. Conditions d'utilisation des I.O.T. . . . .	10
3. Dérangements aux I.O.T. — Situations anormales	11
<b>Chapitre IV. — Obligations des conducteurs.</b>	
1. Départ du train.	
1.1. Cas général . . . . .	15
1.2. Cas particuliers . . . . .	15
2. Départs successifs de trains à partir de la même voie et dans la même direction . . . . .	16
3. Contrôle de la présence du chef de train . . . . .	17
<b>Chapitre V. — Particularités propres aux trains de voyageurs.</b>	
1. Fermeture des portes.	
1.1. Portes à fermeture manuelle . . . . .	19
1.2. Portes à fermeture automatique . . . . .	19
1.3. Responsabilités . . . . .	21
2. Départ différé.	
2.1. Après avoir donné l'information "O.T.", le chef de train est avisé que l'ouverture du signal de départ sera retardée . . . . .	22
2.2. Le signal de départ est fermé après la transmission de l'information "O.T." . . . . .	22

	Pages
3. Allumage prématuré des feux des I.O.T. . . . . .	23
4. Disparition du contrôle de la fermeture des portes . . . . .	23
5. Arrêt imprévu ou exceptionnel . . . . .	24
6. Trains allégés en queue par une locomotive non accrochée . . . . .	24
TITRE II. — TRAINS DE MARCHANDISES.	
1. Départ du train . . . . .	27
2. Expédition d'un train avant l'heure . . . . .	28
3. Trains allégés en queue par une locomotive non accrochée . . . . .	28
TITRE III. — DISPOSITIONS PARTICULIERES.	
1. Eloignement du chef de train ou de l'agent d'escorte . . . . .	29
2. Départ des parcours autres que les trains ordinaires de voyageurs et de marchandises . . . . .	29
3. Fermeture des portes au départ d'un train d'automotrices à vide non escorté . . . . .	31
4. Départ des trains postaux autonomes (T.A.P.).	
4.1. Parcours avec le personnel de la Poste à bord	31
4.2. Parcours sans personnel de la Poste à bord	31
4.3. Automotrice postale vide accouplée à une automotrice S.N.C.B. vide . . . . .	31
5. Départ des trains affectés exclusivement au transport du personnel de la Société . . . . .	32



**FASCICULE 123.31**  
**DEPART DES TRAINS.**

**TERMINOLOGIE.**

**1. INFORMATION "O.T."**

Information de terminaison des opérations liées au stationnement du train.

Cette information est lancée au conducteur :

- d'un train de voyageurs ou assimilé (article 32);
- de certains parcours à vide comme précisé aux articles 33 et 34.

**2. I.O.T. (INDICATEURS OPERATIONS TERMINEES).**

Dispositifs lumineux utilisés dans la plupart des gares pour transmettre l'information "O.T." aux conducteurs. Certaines voies peuvent toutefois ne pas être équipées.

**3. GARE D'ORIGINE.**

Gare de laquelle s'effectue le premier départ d'un train.

Par assimilation :

- la gare, à partir de laquelle un train effectue un premier mouvement (changement de sens de marche ou de poste de conduite, changement de numéro, changement de conducteur lorsque les deux conducteurs ne se sont pas rencontrés, accouplement ou désaccouplement d'automotrices ou d'autorails);
- la gare ou le faisceau d'où un train de voyageurs circule à vide □, puis continue à charge ■ d'une gare ou d'un point d'arrêt ultérieur.



#### 4. SIGNAL DE DEPART.

- Premier signal d'arrêt à respecter par le train au départ. Dans une gare d'origine, ce signal est situé entre le point de départ et le premier appareil de voie rencontré.
- Dans certaines circonstances, la tête du train peut se situer au-delà du signal de départ; celui-ci ou son répétiteur à feux colorés, s'il existe, constitue le signal de départ.
- Si le signal de départ, dans une gare d'origine est constitué d'un signal mobile, le départ est autorisé par un ordre de franchissement S 422. (6.1).
- Un signal indépendant pour petit mouvement ne peut jamais être utilisé comme signal de départ.

#### 5. DEPART D'UN TRAIN.

Mise en mouvement autorisée en gare en vue de gagner l'arrêt suivant prévu à l'horaire.

#### 6. DEPLACEMENT D'UN TRAIN.

Mise en mouvement autorisée en gare en vue de s'approcher avec prudence du signal de départ lorsque ce dernier est fermé ou à considérer comme tel.

#### 7. CHEF DE TRAIN.

Agent qui commande le train.

Cet agent est reconnaissable au fait qu'il porte une courroie rouge à laquelle est attachée sa sacoche.

Le personnel E. des trains assurant d'autres fonctions que celle de chef de train porte cette sacoche au moyen d'une courroie noire.

## TITRE I — TRAINS DE VOYAGEURS.

### CHAPITRE I — PRESCRIPTIONS GENERALES.

#### 1. CONDITIONS DE DEPART.

- 1 | Le départ des trains de voyageurs est subordonné à deux conditions :
- a) réception, par le conducteur, d'une information "O.T.";
  - b) respect par le conducteur des indications données par la signalisation ou par un ordre de franchissement (S 422).

#### 2. CONDITIONS DE TRANSMISSION DE L'INFORMATION "O.T."

- 2 | L'information "O.T." est donnée sous trois conditions :
- a) les opérations pour lesquelles le train a stationné sont terminées;
  - b) l'heure de départ (moins 10 secondes) est atteinte ou dépassée;
  - c) un essai concluant des freins a été effectué dans les cas où il est prescrit.

#### 3 AGENTS HABILITES A TRANSMETTRE L'INFORMATION "O.T."

##### 3.1. CHEF DE TRAIN.

- 3 | L'information "O.T." est donnée par le chef de train :
- a) à la gare d'origine;
  - b) dans une gare ou point d'arrêt :
    - après tout arrêt prévu par l'horaire, autre qu'un arrêt de service marqué ■ (1);
    - après tout arrêt exceptionnel en vue de permettre soit l'embarquement et/ou le débarquement des voyageurs, soit l'exécution d'une opération quelconque au train;

(1) ■ : Arrêt de service qui ne doit être observé que si les signaux l'imposent.

c) après tout arrêt exceptionnel ou intempestif ayant nécessité l'intervention du chef de train (Voir article 23);

d) après autorisation du chef de gare donnée préalablement à la fermeture des portes:

*E4*  
*84* 1) *Aux trains internationaux (R.G.F. 122.20), sauf aux arrêts dans les P.A.N.G. et gares non desservies;*

2) dans les gares d'Anvers-Central, Bruges, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Quartier-Léopold, Charleroi-Sud, Gand-Saint-Pierre, Hasselt, Liège-Guillemins, Louvain, Mons, Namur:

*E4*  
*84* *pour les trains I.C. du réseau international belge (art. 3 du R.G.F. 122.20.) ;*

3) dans tous les cas où une opération imprévue effectuée au train a nécessité l'intervention du chef de gare.

### 3.2. CHEF DE GARE.

L'information "O.T." est donnée par le chef de gare au conducteur des trains internationaux escortés par du personnel étranger n'ayant pas la qualité de chef de train :

a) verbalement, au départ des voies non équipées d'I.O.T.;

b) à l'aide des I.O.T., au départ des voies qui en sont équipées.

#### Remarques.

Aux trains internationaux dont la nature du matériel empêche le chef de train d'abandonner la rame, après fermeture des portes, pour actionner les I.O.T., cette manœuvre incombe au chef de gare.

Le chef de gare fait retarder la transmission de l'information "O.T." par le chef de train lorsque la mesure est nécessaire pour assurer une correspondance ou pour toute autre raison d'exploitation.

L'ordre de retarder l'information "O.T." ne peut être transmis par haut-parleurs.

#### 4. MODE DE TRANSMISSION DE L'INFORMATION "O.T."

- 4 L'information "O.T." peut être donnée :
- a) au moyen du sifflet;
  - b) au moyen d'un dispositif propre au matériel desservi;
  - c) au moyen des I.O.T. au départ des voies qui en sont équipées;
  - d) verbalement.

- 5 Après s'être assuré que les conditions énoncées à l'article 2 sont remplies, le chef de gare autorise le chef de train à donner l'information "O.T." :

- a) dans les gares citées à l'article 3, au moyen d'un disque à éclairage incorporé. Une face peut présenter un feu jaune, l'autre un feu rouge.

Le disque jaune lumineux est levé à bout de bras à l'intention du chef de train pour accorder l'autorisation précitée.

En cas de danger, l'alarme est donnée au moyen du disque rouge lumineux tourné vers le chef de train, levé à bout de bras et agité. Le chef de train s'abstient alors de lancer l'information "O.T."

Dans ces gares, seul l'agent de surveillance est habilité à utiliser le disque lumineux.

- b) dans les autres gares, en se tournant vers le chef de train et en levant le bras verticalement.

#### Remarque.

- 6 Dans certaines gares de coïncidence équipées d'I.O.T. et où aucun agent de surveillance ne se trouve présent, le boîtier de commande est pourvu d'un feu blanc clignotant qui, lorsqu'il est allumé autorise le chef de train à donner l'information "O.T."

Lorsque la lampe blanche ne clignote pas, alors que l'heure de départ est atteinte ou dépassée, le chef de train se met en rapport avec le poste de signalisation au moyen du téléphone de l'armoire associée au boîtier de commande.

Il se conforme aux indications qui lui sont données par le chef de gare.



## CHAPITRE II — TRANSMISSION DE L'INFORMATION "O.T." AU DEPART DES VOIES NON EQUIPEES D'I.O.T.

### 1. PRINCIPE.

- 7 | Au départ d'une voie non équipée d'I.O.T. le chef de train donne l'information "O.T." :
- a) au moyen du dispositif de transmission propre au matériel desservi (chiffre 2);
- b) en cas d'absence ou de dérangement de ce dispositif, au moyen du sifflet (chiffres 3 et 4).

### 2. INFORMATION "O.T." DONNEE AU MOYEN DU DISPOSITIF PROPRE AU MATERIEL DESSERVI.

- 8 | Les automotrices, les autorails ainsi que les rames réversibles diesel (types M2, M2 + BDS/M1, M1) sont équipés d'un dispositif de transmission de l'information "O.T." au conducteur.
- A ces trains l'information "O.T." est donnée comme suit :

#### 2.1. AUTOMOTRICES.

Après avoir fermé toutes les portes sauf celle à partir de laquelle il opère, le chef de train provoque, au moyen d'un bouton poussoir placé à proximité de l'interrupteur de fermeture, l'allumage, dans la cabine de conduite, d'une lampe blanche contrôlant la fermeture des portes.

L'allumage de cette lampe blanche dans la cabine de conduite constitue l'information "O.T."

#### Remarque :

Dans les gares et points d'arrêt des lignes 34 (Liers-Liège-G.) et 37, situés à l'amont immédiat d'un tunnel, le chef de train s'abstient d'actionner le bouton poussoir. La lampe blanche constituant l'information "O.T." s'allume après fermeture de la dernière porte à partir de laquelle il a commandé la fermeture des autres portes (voir art. 19).

## 123.31

Page 8.

### 2.2. AUTORAILS.

45 → Les mêmes dispositions que celles prescrites sous chiffre 2.1 sont d'application.

### 2.3. RAMES REVERSIBLES DIESEL.

Les mêmes dispositions que celles prescrites sous chiffre 2.1 sont d'application.

#### Remarques:

- a) la lampe blanche, constituant l'information "O.T.", ne contrôle pas la fermeture des portes;
- b) sur certaines locomotives Diesel (non encore modifiées) la transmission de l'information "O.T." est assurée au moyen d'un ronfleur installé dans la cabine de conduite;
- c) si des voitures électriques M2 (montants d'angle bleus) sont incorporées dans une rame réversible diesel de voitures M2 (montants d'angle jaunes), l'information "O.T." doit être donnée à partir de ces dernières, les M2 électriques n'étant pas équipées d'un dispositif de transmission de l'information "O.T.";
- d) aux rames réversibles diesel du type M2 + BDS/M1 la fermeture des portes et l'information "O.T." au moyen du bouton poussoir doivent s'effectuer depuis la BDS/M1.

### 3. INFORMATION "O.T." DONNEE AU MOYEN DU SIFFLET.

- 9 | Les trains tractés ainsi que les rames réversibles électriques (types M2 et Benelux) ne sont pas équipés d'un dispositif de transmission de l'information "O.T.".

A ces trains l'information "O.T." est donnée comme suit:  
Le chef de train, tourné vers la tête du train, donne l'information "O.T." au moyen d'un coup allongé du sifflet, confirmé:

- le jour par un mouvement du bras en haut;
- la nuit par le même mouvement avec un feu blanc.

L'information "O.T." peut éventuellement être retransmise par le garde desservant le train.

**4. DERANGEMENT AU DISPOSITIF DE TRANSMISSION.****10**

Lorsqu'un dérangement affecte le dispositif de transmission du matériel desservi, le chef de train en avise le conducteur par une inscription à son rapport M 510.

Dès ce moment sur le reste du parcours l'information "O.T." au départ des voies non équipées d'I.O.T. est donnée au moyen du sifflet (chiffre 3).





### CHAPITRE III. — TRANSMISSION DE L'INFORMATION "O.T." AU DEPART DES VOIES EQUIPEES D'I.O.T.

#### 1. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DE L'APPAREILLAGE.

##### 11 1.1. INDICATEURS.

Les indicateurs sont constitués par un boîtier comportant une couronne de six feux blancs autour de l'ampoule d'un feu rouge.

Ces indicateurs sont normalement éteints; ils sont actionnés par le chef de train à partir d'un des boîtiers de commande échelonnés sur le quai (voir aussi art. 3, 3.2).

Le feu rouge s'allume dès la manœuvre d'un boîtier de commande.

Les feux blancs se substituent au feu rouge à la double condition qu'un intervalle de 10 secondes (1) se soit écoulé depuis la manœuvre du boîtier de commande et que le signal de départ autorise le passage.

L'allumage des feux blancs constitue l'information "O.T." (2).

L'extinction des feux blancs s'effectue automatiquement lors de la fermeture du signal de départ (3).

Dans certaines gares, les indications données par les I.O.T. sont reproduites dans le poste de signalisation.

- 
- (1) Dans les gares de l'agglomération bruxelloise, cet intervalle est ramené à 7 secondes.
  - (2) Lorsque l'information "O.T." est transmise au moyen d'I.O.T., le conducteur ne peut fermer les portes des autorails série 49 qu'après s'être assuré que le chef de train a repris place dans l'autorail.
  - (3) Dans les gares de Bruxelles-Central, Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès, les I.O.T., non couplés avec les signaux de départ, ne présentent que quatre feux blancs. Leur extinction s'effectue au moyen d'un contact de rail placé au-delà du quai (sauf à Bruxelles-Central pour les départs de la voie I vers la ligne 36bis où l'extinction s'effectue comme sous 1.1.).

## 1.2. BOITIERS DE COMMANDE.

Les boîtiers de commande sont installés à intervalles réguliers sur les quais. Une flèche rectiligne indique le sens de marche qu'ils concernent.

Dans le cas de voies banalisées, ils sont groupés par paires (1), un pour chaque sens de marche.

En cas de doute possible par suite d'un emplacement peu adéquat, le boîtier est identifié par l'indication en clair, de la direction qu'il concerne.

La commande s'effectue au moyen d'une clef "papillon" ou de la tige carrée de la clef à trois branches introduite dans le logement d'un commutateur. Elle consiste à opérer un huitième de tour vers la droite (sens de la flèche curviligne rouge, là où elle existe) et à ramener ensuite la clef dans sa position initiale avant de la retirer de son logement.

L'annulation de la commande s'obtient en opérant un huitième de tour vers la gauche (sens de la flèche curviligne noire, là où elle existe), ce qui provoque l'extinction du feu rouge des indicateurs correspondants. La même manœuvre est inopérante lorsque les feux blancs sont allumés.

## 2. CONDITIONS D'UTILISATION DES I.O.T.

12 Au départ des voies équipées d'I.O.T., cet appareillage est utilisé pour le départ de tous les trains de voyageurs.

Après avoir actionné l'indicateur, le chef de train s'abstient de toute manœuvre du dispositif de transmission propre au matériel desservi.

---

(1) Aux extrémités des quais de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, les boîtiers de commande sont groupés par trois. Le boîtier central portant l'indication "Frein-Rem", commande l'allumage des trois lampes blanches utilisées lors de l'essai des freins.

- 13 Le chef de train s'abstient d'actionner les I.O.T. lorsqu'il est informé, par le chef de gare, que le franchissement du signal de départ aura lieu à la faveur d'un ordre de franchissement S 422 (départ à contre-voie non signalisé, signal dérangé, etc.).

Lorsque les I.O.T. ont déjà été actionnés alors que le train doit être expédié à la faveur d'un ordre de franchissement S 422, la manœuvre doit être annulée par le chef de gare ou le chef de train, suivant que la gare est desservie par du personnel de surveillance ou pas.

Dans ces cas, l'information "O.T." est donnée comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T. Le conducteur en est préalablement informé par le chef de gare ou le chef de train.

### 3. DERANGEMENTS AUX I.O.T. — SITUATIONS ANORMALES.

- 14 Lorsque :

- aucun feu n'apparaît sur l'I.O.T. bien qu'un délai de 3 minutes se soit écoulé depuis le moment où le conducteur aurait dû normalement recevoir l'information "O.T.", alors que le signal de départ est ouvert ou invisible;
- les feux blancs de l'I.O.T. ne se substituent pas au feu rouge dans un délai de 15 secondes alors que le signal de départ est ouvert;
- le feu rouge de l'I.O.T. est allumé depuis 3 minutes et le signal de départ est fermé ou invisible;
- les feux blancs de l'I.O.T. se substituent au feu rouge bien que le signal de départ reste fermé;
- lors de l'entrée en gare, les feux de l'I.O.T. (rouge ou blancs) sont déjà allumés avant l'arrêt du train (voir article 21);

le conducteur ne met pas son train en mouvement, appelle le chef de train au moyen de trois coups allongés du klaxon et l'avise de la situation.

L'appel du chef de train invalide toute information "O.T." déjà transmise et une entente entre le chef de train et le conducteur est nécessaire en vue d'informer ce dernier de la façon dont sera transmise la nouvelle information "O.T."

Le chef de train qui constate (1) ou qui est informé de l'absence de feu rouge à l'I.O.T. vérifie s'il n'a pas actionné le boîtier de commande pour la direction opposée et, le cas échéant, annule la commande erronée (article 13) puis recommence la manœuvre.

Lorsque le feu rouge reste allumé, le chef de train annule la manœuvre (article 13).

Dans tous les cas, si le signal de départ est ouvert, une nouvelle information "O.T." est donnée comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T.

Si le signal de départ reste fermé ou est invisible, après annulation de la manœuvre des I.O.T. (article 13), le chef de train se met en rapport avec le chef de gare dans les gares desservies par du personnel de surveillance qualifié.

- 
- (1) Si, après avoir actionné les I.O.T. et regagné son train, le chef de train constate que le convoi reste stationnaire, il s'efforce d'observer les I.O.T. de la voie considérée. S'il n'y parvient pas, il attend, sans s'éloigner de son train, l'intervention du chef de gare ou l'appel du conducteur.

Le chef de train n'est pas tenu de vérifier les feux des I.O.T..

Toutefois, il observe ces feux chaque fois qu'il peut le faire sans compromettre son embarquement ultérieur.

Une nouvelle information "O.T." est donnée :

- au moyen des I.O.T., après autorisation du chef de gare;
- comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T. :
  - après délivrance par le chef de gare d'un ordre de franchissement S 422 pour le signal de départ;
  - après accomplissement, par le conducteur, des formalités de franchissement dans les gares dépourvues de personnel de surveillance. Toutefois, si le signal est situé à plus de 30 mètres ou est invisible, le chef de train ne donne l'information "O.T." qu'après s'être assuré, dans les gares dépourvues de personnel de surveillance, qu'aucun voyageur provenant d'un train en correspondance n'est en vue.

Dans ce cas, le conducteur déplace le train vers le signal de départ jusqu'au moment où il le voit.

A ce moment :

- si le signal de départ est ouvert, le conducteur poursuit le mouvement en respectant les indications données;
- si le signal de départ est fermé, le conducteur continue prudemment le déplacement vers le signal pour y accomplir les formalités de franchissement.

**Remarque :**

Le chef de train ne se rend pas à l'appel du conducteur si ce signal acoustique lui permet de réparer sur le champ une erreur de manœuvre; il en est de même lorsque ce signal acoustique est suivi de la manœuvre normale des indicateurs dans le cas de transmission retardée de l'information "O.T."



## CHAPITRE IV. — OBLIGATIONS DES CONDUCTEURS.

### 1. DEPART DU TRAIN.

#### 15 1.1. CAS GENERAL.

Le conducteur qui a reçu l'information "O.T." respecte les indications du signal de départ (éventuellement franchi pour assurer la mise à quai complète du train).

Lorsque la cabine de conduite se trouve en aval du signal de départ, le conducteur ne prend le départ qu'après s'être assuré de l'ouverture de ce signal sauf si ce dernier est équipé d'un répéteur à feux colorés.

#### 16 1.2. CAS PARTICULIERS.

1.2.1. Au départ d'une voie non équipée d'I.O.T. le signal de départ est visible est reste fermé après transmission de l'information "O.T."

1.2.1.1. LE SIGNAL DE DEPART FERME SE TROUVE A UNE DISTANCE MAXIMUM DE 30 M.

Après avoir donné deux coups allongés de klaxon pour informer le chef de train que le train ne démarre pas parce que le signal de départ est fermé, le conducteur se rend à pied au signal en vue d'y accomplir éventuellement les formalités de franchissement.

Si le signal de départ non permissif, n'est pas pourvu d'une armoire téléphonique, le conducteur attend sur place l'ouverture du signal ou la délivrance d'un ordre de franchissement S 422.

1.2.1.2. LE SIGNAL DE DEPART FERME SE TROUVE A A PLUS DE 30 M.

Le conducteur qui a reçu l'information "O.T." déplace le train vers ce signal pour y accomplir les formalités de franchissement.



**1.2.2. Au départ d'une voie équipée ou non d'I.O.T. le signal de départ est invisible de la cabine de conduite lors de la transmission de l'information "O.T."**

Le conducteur qui a reçu l'information "O.T." déplace le train (1) vers le signal de départ jusqu'au moment où il le voit. A ce moment :

- si le signal est ouvert, le conducteur poursuit le mouvement tout en respectant les indications données;
- si le signal de départ est fermé, le conducteur poursuit prudemment le déplacement vers le signal en vue d'y accomplir éventuellement les formalités de franchissement.

**1.2.3. Le grand signal d'arrêt a été franchi en petit mouvement pour assurer la mise à quai complète du train.**

Au moment où le conducteur reçoit l'information "O.T.", le départ du train a lieu en petit mouvement.

**2. DEPARTS SUCCESSIFS DE TRAINS, A PARTIR DE LA MEME VOIE ET DANS LA MEME DIRECTION.**

17 Lorsque plusieurs trains sont placés l'un derrière l'autre devant un signal de départ fermé, l'ouverture de ce dernier ne s'adresse qu'au premier train. Pour chaque train, le signal de départ doit être refermé et rouvert.

Le conducteur qui voit le signal de départ ouvert pour le train précédent doit attendre la fermeture et la réouverture de ce signal.

Si, exceptionnellement, le conducteur voit le signal de départ ouvert alors qu'il n'a pu en observer la fermeture et la réouverture, il s'informe (éventuellement au moyen du téléphone de ce signal) et n'obéit aux indications du signal de départ qu'après avoir obtenu l'assurance qu'il s'adresse à lui.

Ces conditions restent d'application que le signal soit ou non équipé d'un répéteur.

---

(1) Au départ des voies équipées d'I.O.T., le contrôle de la présence du chef de train est néanmoins requis aux trains d'automotrices et d'autorails accouplables.

### 3. CONTROLE DE LA PRESENCE DU CHEF DE TRAIN.

18 Au départ des voies équipées d'I.O.T., le conducteur d'un train composé d'automotrices ou d'autorails accouplables s'assure de la présence du chef de train en vérifiant, juste après la mise en mouvement, l'allumage, à son tableau de bord, de la lampe blanche de contrôle de fermeture des portes.

Si, après avoir parcouru 30 mètres, cette lampe blanche ne s'allume pas, le conducteur arrête le train et entre en liaison avec le chef de train.

S'il est à bord, le chef de train entre en contact avec le conducteur dès qu'il constate que le train s'est arrêté et s'assure de la fermeture de toutes les portes. S'il s'agit d'une porte défectueuse, le chef de train l'isole, l'immobilise en position fermée et la met hors service.

S'il est resté sur le quai, le chef de train regagne le train.

Dans tous les cas, une nouvelle information "O.T." transmise cette fois au moyen du sifflet (art. 9) est nécessaire pour la remise en mouvement du train.

Après cette seconde information, le conducteur poursuit son mouvement même si la lampe blanche de contrôle de fermeture des portes reste éteinte.

#### Remarque.

Lorsque le conducteur et le chef de train ont décidé d'un commun accord que le dispositif de contrôle de la fermeture des portes automatiques est à considérer comme dérangé, le contrôle de la présence du chef de train, comme prévu ci-dessus, n'est plus effectué.

Le chef de train doit veiller à réintégrer la rame en temps utile.



## CHAPITRE V. — PARTICULARITES PROPRES AUX TRAINS DE VOYAGEURS.

### 1. FERMETURE DES PORTES.

#### 19 1.1. PORTES A FERMETURE MANUELLE.

Avant de donner l'information "O.T.", le chef de train, éventuellement aidé par le(s) garde(s) qui l'accompagne(nt) et le personnel de la gare, procède à la fermeture des portes.

Le personnel prévient les voyageurs en prononçant à haute et intelligible voix les mots "Attention aux mains" et ferme les portes avec prudence en s'assurant qu'aucun accident de personne n'est à craindre.

#### 1.2. PORTES A FERMETURE AUTOMATIQUE (1).

Le chef de train prévient les voyageurs en donnant quelques coups de sifflet brefs et répétés.

Après avoir procédé à la fermeture de toutes les portes, sauf de celle à partir de laquelle il opère et avant de donner l'information "O.T.", le chef de train s'assure qu'aucun voyageur n'est coincé entre les portes, et,

---

(1) La manière de procéder est reprise à la fiche descriptive des véhicules intéressés.

Lorsque la fermeture correcte des portes est contrôlée par l'allumage d'une lampe blanche dans la cabine de conduite (autorails, automotrices et rames réversibles), le chef de train doit s'assurer, lors de chaque arrêt, que l'une des portes automatiques au moins a été ouverte avant d'exécuter la manœuvre de fermeture; en l'absence de tout mouvement de voyageurs, il ouvre lui-même l'une de ces portes.

Aux trains assurés par une rame réversible, pour obtenir un fonctionnement correct de l'appareillage, le chef de train doit, avant le premier départ et après chaque accouplement de locomotive, effectuer l'opération "déverrouillage des portes" pour disposer les relais des portes en position de fonctionnement.

éventuellement, que tous les marchepieds mobiles sont effacés. Au départ des voies non équipées d'I.O.T., le chef de train redescend sur le quai pour procéder à ces vérifications (1).

Après avoir donné l'information "O.T.", le chef de train continue à assurer la surveillance de son train et ferme la dernière porte au moment de la mise en mouvement du train (2).

**Au départ des voies équipées d'I.O.T.**, afin de permettre aux voyageurs attardés de s'embarquer aisément et sans risques par la porte restée ouverte pendant l'éloignement du chef de train pour actionner le boîtier de commande, celui-ci est tenu d'effectuer les opérations de fermeture à partir d'une plate-forme de voiture. Lorsque pour des raisons de sécurité, le chef de train est tenu d'exercer une surveillance continue sur le compartiment fourgon, il effectue les opérations de fermeture à partir de la plate-forme contiguë à ce compartiment; dans le cas où rien ne s'oppose à son éloignement du fourgon, il opère d'une plate-forme située vers le milieu de la rame (proximité de l'accès au quai).

Etant donné l'imminence du départ, le chef de train doit, toutefois, interdire l'accès à la porte restée ouverte dès que lui-même a repris place sur la plate-forme.

- 
- (1) Aux autorails dont toutes les portes sont fermées en même temps par le conducteur, le chef de train s'assure par l'intérieur du véhicule qu'aucun voyageur ne se trouve coincé entre les portes de la plate-forme arrière et s'efforce d'effectuer la même vérification pour les portes de la plate-forme avant. Lorsqu'il en a la possibilité, le conducteur procède à la même vérification pour les portes de la plate-forme située à proximité de la cabine de conduite.
  - (2) Dans les gares et points d'arrêt des lignes 34 (Liers - Liège-Gins), et 37 situés à l'amont immédiat d'un tunnel, le chef d'un train composé d'automotrice(s) électrique(s) commande la fermeture des portes à partir d'une plate-forme et non pas à partir du compartiment "fourgon". Il ferme la dernière porte dès qu'il a repris place dans le train et non pas au moment de la mise en mouvement du train.

Au départ des voies non équipées d'I.O.T., le chef de train opère de l'endroit le mieux situé pour lui permettre de contrôler les opérations d'embarquement et de débarquement de voyageurs; il est autorisé à commander la fermeture à partir de la porte du compartiment fourgon, si cette mesure, tout en lui permettant de contrôler les opérations, est de nature à faciliter le respect de la durée du stationnement prévu.

### 1.3. RESPONSABILITES.

1° Chaque agent assurant la surveillance des quais et des opérations aux trains de voyageurs est tenu de participer activement au contrôle de la fermeture automatique des portes et de la sécurité des voyageurs, comme à la fermeture et au contrôle de la fermeture manuelle des portes, pour la partie du train se trouvant dans la zone dont il assure la surveillance et dont il a la responsabilité.

Lorsque ce contrôle ne fait apparaître aucune anomalie, il en informe le chef de train en se tournant vers lui et en levant le bras.

Le personnel des trains utilise à cet effet une plaque de couleur orange, levée à bout de bras à l'intention du chef de train.

Lorsque plus de deux agents participent à la fermeture des portes, le signe du bras levé ou de la plaque, à l'intention du chef de train doit se transmettre en cascade d'un bout à l'autre du convoi.

A Bruxelles-Central, les agents plantons et les agents du mouvement assurant la surveillance des quais et des opérations aux trains de voyageurs, utilisent un disque à double face à éclairage incorporé. L'une peut présenter un feu jaune, l'autre un feu rouge.

Le disque jaune lumineux est levé à bout de bras, tourné vers le chef de train, pour informer ce dernier que les opérations sont terminées et qu'aucune

anomalie n'apparaît dans la partie du train se trouvant dans la zone dont ils assurent la surveillance.

En cas de danger, l'alarme est donnée au moyen du disque rouge lumineux tourné vers le chef de train, levé à bout de bras et agité. Ce signal est éventuellement transmis en cascade.

- 2° Aux trains à forte composition, le chef de train peut, s'il est amené à devoir se tenir à proximité du fourgon, confier la fermeture des portes automatiques à l'agent chargé du contrôle (1).

## 2. DEPART DIFFERE.

- 20 2.1. APRES AVOIR DONNE L'INFORMATION "O.T.", LE CHEF DE TRAIN EST AVISE QUE L'OUVERTURE DU SIGNAL DU DEPART SERA RETARDEE.

Le chef de train :

- provoque l'extinction du feu rouge des I.O.T. au départ des voies qui en sont équipées;
- déverrouille les portes ou les fait déverrouiller par le conducteur, selon le cas, pour permettre l'embarquement des voyageurs.

Lorsque les opérations sont réellement terminées, il est procédé normalement pour la nouvelle transmission de l'information "O.T."

- 2.2. LE SIGNAL DE DEPART EST REFERME APRES LA TRANSMISSION DE L'INFORMATION "O.T."

Le chef de train se conforme aux instructions du chef de gare pour ce qui concerne l'ouverture éventuelle des portes.

Au départ des voies équipées d'I.O.T., lorsque le signal de départ est refermé :

- a) avant la substitution des feux blancs au feu rouge des I.O.T. :

ce feu rouge reste allumé. Dans ce cas, le chef de train informé de la situation, provoque l'extinction du feu rouge des I.O.T.;

---

(1) Les conditions d'application de cette dérogation sont reprises au manuel du chef-garde, Fascicule I, Titre II, chapitre I.

- b) après l'allumage des feux blancs des I.O.T. :  
ces feux blancs s'éteignent. Dans ce cas, la manœuvre d'annulation des I.O.T. est inutile.

Lorsque les opérations sont réellement terminées, il est procédé normalement pour la nouvelle transmission de l'information "O.T."

### 3. ALLUMAGE PREMATURE DES FEUX DES I.O.T.

- 21 Le conducteur d'un train qui, à l'arrivée dans une gare, constate avant l'arrêt du train que le feu rouge ou les feux blancs des I.O.T. sont déjà allumés, prévient le chef de train.

Le chef de train ainsi avisé ou qui constate lui-même que ces feux sont déjà allumés avant qu'il ait actionné le boîtier de commande, s'abstient de la manœuvrer et informe le personnel de surveillance de la gare. Le chef de train informe le conducteur s'il a fait lui-même cette constatation.

L'information "O.T.", est alors donnée au conducteur comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T.

Le personnel de surveillance recherche le boîtier de commande éventuellement resté bloqué et ramène le commutateur dans sa position initiale. En dehors des heures de présence du personnel de surveillance de la gare, cette opération est effectuée par le chef de train.

Les incidents de l'espèce sont à signaler, pour information, par D 43 à l'IPX intéressé.

### 4. DISPARITION DU CONTROLE DE LA FERMETURE DES PORTES.

- 22 L'extinction dans la cabine de conduite de la lampe blanche de contrôle de fermeture des portes automatiques (autorails, automotrices), soit immédiatement après son allumage au départ, soit en cours de route, ne porte pas à conséquence pour la conduite du train. Toutefois, le conducteur en avise le chef de train chargé de contrôler la fermeture correcte des portes automatiques, au plus tard dans la première gare où un arrêt est prévu. A partir de ce moment, l'infor-



mation "O.T." au départ des voies non équipées d'I.O.T. est transmise au moyen du sifflet (art. 9 et 10).

Elle reste toutefois transmise au moyen des I.O.T. là où ils existent mais le contrôle de la présence du chef de train n'est plus effectué par le conducteur.

## **5. ARRET IMPREVU OU EXCEPTIONNEL.**

- 23** | Après un arrêt imprévu ayant nécessité l'intervention du chef de train (actionnement d'un signal d'alarme par exemple), ainsi qu'après un arrêt exceptionnel (R.G.E. 122.14) prescrit au conducteur pour l'embarquement dans des voitures ou le débarquement de celles-ci, le départ du train est subordonné à une nouvelle information "O.T." donnée comme au départ d'une voie non équipée d'I.O.T.

## **6. TRAINS ALLEGES EN QUEUE PAR UNE LOCOMOTIVE NON ACCROCHEE.**

- 24** | Lorsqu'un train de voyageurs est allégé en queue par une locomotive non accrochée (1), le chef de gare en informe le conducteur de la locomotive de remorque ainsi que le chef de train.

Au départ des voies non équipées d'I.O.T., le chef de gare donne verbalement l'ordre de départ au conducteur de la locomotive de remorque après avoir reçu confirmation du chef de train que les opérations sont terminées et après ouverture du signal de départ ou remise d'un ordre de franchissement pour ce signal.

Au départ des voies qui en sont équipées, le chef de gare actionne les I.O.T. en lieu et place du chef de train après s'être assuré auprès de celui-ci que les opérations sont terminées. L'apparition des feux blancs des I.O.T. constitue l'ordre de départ.

---

(1) Les dispositions applicables aux trains poussés au départ de Liège-Guillemins; en direction des plans inclinés sont reprises dans le R.G.E. 123.25.

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 le conducteur de la locomotive de pousse à démarrer au moyen des signaux acoustiques (deux coups allongés du klaxon). Le conducteur de la locomotive de pousse répète ces signaux et démarre.

Le chef de gare intervient lorsque le conducteur de la locomotive de pousse ne perçoit pas les signaux acoustiques.



## TITRE II — TRAINS DE MARCHANDISES.

## 1. DEPART DU TRAIN.

- 25 | L'autorisation de départ donnée à un train de marchandises, ou à un parcours assimilé, consiste uniquement à ouvrir le signal de départ (voir chiffre 4 — Terminologie) sans aucune autre formalité.
- | Lorsque le signal de départ commande plusieurs voies, le conducteur respecte en outre :
- | — soit le signal d'arrêt simplifié placé à l'extrémité de la voie où il se trouve;
- | -- soit le simple retrait du signal mobile d'arrêt placé devant lui.
- | Si aucun de ces deux signaux n'existe, seule l'ouverture du grand signal autorise le départ.
- 26 | Lorsqu'un essai de frein est prescrit et qu'il est concluant, le conducteur donne un coup de klaxon allongé dès qu'il est prêt à partir et reste attentif à l'ouverture du signal qui est ouvert dès que la mise en ligne du train peut avoir lieu.
- 27 | Dans une gare, après terminaison des opérations, lorsque le signal de départ n'est pas visible de la cabine de conduite et que la voie est libre devant lui, le conducteur déplace son train sans dépasser la première traverse d'écartement, jusqu'à ce qu'il puisse distinguer la position du signal.
- | S'il constate la position ouverte du signal, il prend réellement le départ.
- | Dans le cas contraire, il ne démarre qu'après s'être fait confirmer la position de ce signal par le personnel E. de la gare.
- 28 | En cas de brouillard ou de circonstances particulières l'empêchant d'observer la position du signal de départ, le conducteur se fait confirmer la position du signal par le personnel E. avant de prendre le départ.

## 2. EXPEDITION D'UN TRAIN AVANT L'HEURE.

- 29 | Si, exceptionnellement, un train doit être expédié avant l'heure, les dispositions prévues pour ce cas particulier sont d'application (R.G.E. 123.10 — R.G.E. 123.20).

## 3. TRAINS ALLEGES EN QUEUE PAR UNE LOCOMOTIVE NON ACCROCHEE.

- 30 | Lorsqu'un train de marchandises est allégé en queue par une locomotive non accrochée (1), le chef de gare en informe le conducteur de remorque.

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 le conducteur de la locomotive de pousse à démarrer au moyen des signaux acoustiques (deux coups allongés du klaxon). Le conducteur de la locomotive de pousse répète ces signaux et démarre.

Le chef de gare intervient lorsque le conducteur de la locomotive de pousse ne perçoit pas les signaux acoustiques.

---

(1) Les dispositions applicables aux trains poussés au départ de Liège-Guillemins, en direction des plans inclinés sont reprises dans le R.G.E. 123.25.

TITRE III — DISPOSITIONS PARTICULIERES.

1. ELOIGNEMENT DU CHEF DE TRAIN OU DE L'AGENT D'ESCORTE.

31 | Lorsque l'agent de train est tenu de s'éloigner, il en informe le conducteur.

Le conducteur ne pourra démarrer qu'après avoir constaté le retour de l'agent :

- par une information "O.T." pour les trains de voyageurs;
- par une information verbale ou par une dépression, provoquée par l'ouverture durant 5 secondes du robinet de la conduite générale du frein dans le fourgon, pour les autres trains.

2. DEPART DES PARCOURS AUTRES QUE LES TRAINS ORDINAIRES DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES.

32 | Pour l'application du présent règlement, sont assimilés :

a) aux trains de voyageurs :

- les trains militaires de voyageurs;
- les trains militaires mixtes;
- les trains de voyageurs circulant à vide et repérés par le signe  dans les documents horaires (R.G.E. 122.10, art. 55).

Toutefois, si **exceptionnellement**, le train n'est pas escorté par un chef de train, le départ a lieu comme prescrit sous b) après délivrance du E 286 par le personnel E. de la gare;

b) aux trains de marchandises :

- les trains de dédoublement des trains d'autos accompagnées (T.A.A.) ne comportant que des véhicules à double étage, vides ou chargés, affectés au transport d'autos;

ZR  
ER  
→

— les trains de matériel à voyageurs vide remorqués (1). Cependant, dans les gares de Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud et Schaerbeek le départ en grand mouvement vers les faisceaux de garage des rames à voyageurs vides est subordonné à la manœuvre des I.O.T. ou à un ordre verbal en cas d'avarie.

Dans les gares précitées, les I.O.T. sont complétés par un panneau portant les lettres ZR-ER.

Dans le cas où le mouvement doit être commandé par un petit signal d'arrêt, la consigne locale 11.1. prévoit les informations à faire pour éviter l'actionnement intempestif de l'I.O.T;

- les engins-moteurs circulant seuls (1);
- les trains de service;
- les trains postaux, autres que T.A.P. (trains postaux autonomes);
- les trains militaires de marchandises;
- les lorries.

#### Remarque.

Pour le départ des parcours de l'espèce, le signal de départ ne peut être ouvert qu'après autorisation du chef de gare.

Celui-ci ne peut accorder cette autorisation qu'après :

- s'être assuré, en consultant le cas échéant le chef de train ou l'agent d'escorte, que les opérations sont terminées;
- avoir fourni au conducteur, dans les cas prescrits, les éléments détaillés à l'annexe 2 du R.G.E. 122.10.

(1) Dans le cas où :

- une rame de voitures pour un train à desservir;
  - un parcours complémentaire d'automotrice ou d'autorail;
- est préparé, puis accompagné par un agent des trains, ce dernier notifie cette particularité au conducteur qui ne peut prendre le départ qu'après avoir reçu de cet agent l'information "O.T.". Le conducteur d'une rame garant en petit mouvement dans un faisceau de garage avec un agent de train à bord qui s'est annoncé à lui comme accompagnant le parcours (fermeture des fenêtres, etc.) ne peut entamer la manœuvre qu'après autorisation verbale de cet agent.

Cette mesure n'est pas d'application lorsque l'agent qui accompagne le mouvement effectue un parcours haut-le-pied.

### 3. FERMETURE DES PORTES AU DEPART D'UN TRAIN D'AUTOMOTRICES A VIDE NON ESCORTE.

33

Lorsqu'un train d'automotrices à vide se trouve à quai et doit circuler sans escorte, le conducteur ferme les portes après accord et en présence du chef de gare.

Celui-ci vérifie ensuite du quai que rien ne s'oppose au départ et en informe verbalement le conducteur qui attend dès lors l'ouverture du signal.

### 4. DEPART DES TRAINS POSTAUX AUTONOMES (T.A.P.).

34

#### 4.1. PARCOURS AVEC LE PERSONNEL DE LA POSTE A BORD.

L'information "O.T." est transmise directement au conducteur par le dirigeant de la Poste :

- soit au moyen d'un interrupteur "opérations terminées" dont la manœuvre provoque l'allumage dans la cabine de conduite d'une lampe contrôlant la fermeture des portes;
- soit verbalement en cas de dérangement au dispositif de transmission.

#### 4.2. PARCOURS SANS PERSONNEL DE LA POSTE A BORD.

Le conducteur assure la fermeture de la dernière porte en actionnant le bouton poussoir de fermeture automatique.

#### 4.3. AUTOMOTRICE POSTALE VIDE ACCOUPLEE A UNE AUTOMOTRICE S.N.C.B. VIDE.

Il est procédé comme indiqué à l'article 33 pour la fermeture des portes de l'automotrice S.N.C.B. et comme indiqué au 4.2. ci-dessus pour la fermeture de la porte de l'automotrice postale.



5. DEPART DES TRAINS AFFECTES EXCLUSIVEMENT  
AU TRANSPORT DU PERSONNEL DE LA SOCIETE.

35  
E11  
/ 94

"Aux trains fractés, escortés par un chef de train,  
les dispositions du présent fascicule sont d'application.  
Les dispositions à prendre pour le départ et la  
circulation de trains assurés par des automotrices  
ou autorails font l'objet de consignes ou d'instructions  
particulières publiées par le Service M."

**DISPOSITIONS D'EXPLOITATION  
APPLICABLES EN CAS D'INCIDENTS,  
DETRESSES, ACCIDENTS ET SITUATIONS  
ANORMALES.**

**SOMMAIRE.**

**TITRE I – PRELIMINAIRES.**

**TITRE II – INCIDENTS.**

CHAPITRE I – Dispositions générales.

CHAPITRE II – Dispositions particulières propres à certains incidents.

**TITRE III – TRAINS EN DETRESSE.**

CHAPITRE I – Définition et mesures à prendre.

CHAPITRE II – Réquisition et acheminement des moyens de secours.

CHAPITRE III – Evacuation du train.

**TITRE IV – ACCIDENTS.**

CHAPITRE I – Définition et mesures à prendre.

CHAPITRE II – Réquisition et acheminement des moyens de secours.

CHAPITRE III – Exécution des travaux de relevage.

CHAPITRE IV – Evacuation des trains et annonces de la libération de la voie.

CHAPITRE V – Cas particuliers.

**123.32**

**Sommaire.**

**Page 2.**

**TITRE V — TRAINS NE PRESENTANT PAS LES  
SIGNAUX REGLEMENTAIRES.**

**CHAPITRE I — Signaux de queue.**

**CHAPITRE II — Signaux de tête.**

**TITRE VI — ECHAPPEMENT DE VEHICULES.**

**TITRE VII — TRANSBORDEMENT DES VOYA-  
GEURS.**

**TITRE VIII — REcul D'UN TRAIN OU D'UNE PAR-  
TIE D'UN TRAIN SUR UN PAR-  
COURS LIMITE.**

**DISPOSITIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES  
EN CAS D'INCIDENTS, DETRESSES, ACCIDENTS  
ET SITUATIONS ANORMALES.**

**TITRE I — PRELIMINAIRES.**

- 1** Les dispositions du présent fascicule ne sont pas limitatives. Tout agent doit faire preuve d'initiative et prendre dans le cadre des prescriptions de sécurité imposées par la réglementation générale, toute mesure utile en vue d'accélérer le rétablissement du service normal.

Une attention toute particulière doit être apportée à la présence éventuelle de marchandises dangereuses dans les trains. Il appartient à celui qui prescrit l'intervention d'un agent sur place de communiquer à cet agent les informations disponibles à ce moment au sujet des marchandises dangereuses transportées (données figurant à l'annonce de la composition du train, transmises au chef de gare ou au C.R.G. ainsi que prévu à la carte de danger, etc...).

- 2** Ces dispositions s'appliquent aux cas d'incidents, détresses, accidents et situations anormales survenant:
- a) en dehors de la zone comprise entre les aiguillages extrêmes des gares;
  - b) à l'intérieur de cette zone, lorsque le chef de gare ne peut intervenir immédiatement.

La direction des opérations incombe au chef de train.

Si un agent de surveillance du Service E. est envoyé sur les lieux, il prend lui-même la direction des opérations.

- 3** Lorsque l'événement se produit en gare et que le chef de gare peut intervenir immédiatement, celui-ci prend le commandement des opérations et applique les dispositions du présent fascicule en les adaptant aux particularités locales de la gare et aux moyens dont il dispose.

- 4 Dans tous les cas, les dispositions de caractère technique relatives au matériel roulant, restent de la compétence du conducteur.
- 5 Sur une ligne équipée du block-system automatique, les prescriptions du présent fascicule applicables aux postes d'entrée et de sortie d'une section de block occupée sont dévolues aux deux postes de block gardés situés de part et d'autre du lieu de l'accident ou de la détresse.
- 6 Certains engins-moteurs possèdent un équipement radio permettant au conducteur de communiquer directement avec le régulateur de ligne et réciproquement (R.G.E. 120.4).

Sur les lignes électrifiées, un circuit téléphonique d'alarme permet au personnel roulant de communiquer directement avec le régulateur de ligne et les répartiteurs E.S. et M. Les postes d'appel sont répartis uniformément le long de la voie. Leur repérage est facilité par des flèches peintes sur les poteaux supports des lignes de contact et dirigés vers le poste le plus proche. Une ligne brisée indique que le poste se trouve de l'autre côté des voies.

Sur les lignes non équipées d'un circuit téléphonique d'alarme, il peut être fait usage du poste téléphonique des loges des P.N. automatiques.

Les conducteurs, les chefs-gardes, les gardes assurant les fonctions de chef de train, ainsi que les agents E des gares qui accompagnent les trains remorqués par un locotracteur ou une locomotive de manœuvre, sont mis en possession d'une clé (clé WILKA-G) donnant accès aux loges de ces P.N. Lorsque la loge comporte plusieurs portes, la porte donnant accès au téléphone porte la lettre T peinte en noir, à hauteur d'homme. Une affichette apposée près du téléphone donne les instructions pour obtenir la relation téléphonique.

Sur les lignes non électrifiées, le mât des signaux permisifs permanents porte une "plaque de localisation d'un téléphone de secours", sur laquelle une flèche indique la direction du téléphone de secours le plus proche.

7 Toutes les communications téléphoniques échangées entre chefs de gare, signaleurs et gardes-barrières en application des dispositions du présent règlement doivent être enregistrées.

8 En cas d'accident grave, outre les informations à faire conformément aux dispositions de l'article 107, il importe d'avertir de toute urgence :

— le service 900 pour l'intervention d'ambulances et des pompiers en précisant la nature des faits, l'adresse et le lieu des faits ainsi que le numéro d'appel du téléphone utilisé pour cette communication.

Dans les cas où l'intervention de la protection civile s'avère nécessaire, le chef immédiat en informe le 900, à défaut cet appel est décidé sur base des conclusions du service 900 arrivé sur place;

— les autorités gouvernementales et de la S.N.C.B. comme prévu au R.G.D.G. 05.2 — Chapitre II;

— les autorités judiciaires comme prévu au R.G.D.G. 03 — Partie V.

A cet effet les C.R.G. et le C.G.T. se conforment aux prescriptions de leur consigne d'information des autorités.

## TITRE II — INCIDENTS.

## CHAPITRE I — DISPOSITIONS GENERALES.

## 1. DEFINITION.

- 9 On appelle INCIDENT tout événement entraînant l'immobilisation d'un convoi en raison d'une panne ou d'une avarie au matériel roulant, d'un manque de tension à la caténaire ou de tout autre fait qui ne l'empêche pas de poursuivre sa route en entier. *Obstacle dans la voie voisine ?*

## 2. MESURES IMMEDIATES.

- 10 Lors de tout arrêt imprévu, le conducteur :
- s'assure immédiatement, à partir de la cabine de conduite, que rien d'anormal ne s'est produit dans le convoi;
  - applique, si nécessaire, les mesures de protection.

En cas d'incident, le conducteur d'un engin-moteur non équipé de la radio s'efforce d'arrêter le convoi à un endroit d'où il pourra entrer aisément en communication avec le régulateur de ligne ou un chef de gare (voir art. 6).

## Remarques.

- 11 — Tout train présentant une anomalie de nature à compromettre sa marche en toute sécurité (chargement déplacé, boîte chaude, bandage lâché, porte empiétant dans le gabarit, etc.) est arrêté le plus rapidement possible. Le conducteur qui en est avisé procède comme ci-dessus.
- est uniquement bon pour un incident ?*
- Lorsque, pour quelque raison que ce soit, le conducteur d'un train met plus de 10 minutes pour parcourir la distance qui sépare un signal avertisseur ou un signal d'arrêt combiné du signal d'arrêt répété, il doit régler la marche du train de façon à pouvoir s'arrêter devant ce signal d'arrêt qui a pu être refermé.

3. INFORMATION A DONNER.

*obstacle sur une autre voie de ligne.*

- 12 Après avoir pris les mesures de sécurité qui s'imposent éventuellement, l'information destinée à sauvegarder la marche des trains circulant sur la même ligne est assurée :
- par le chef de train E., à la demande du conducteur, qui lui fournit à cet effet toutes les données utiles;
  - par le conducteur, aux trains non escortés par du personnel E., pour autant que l'information n'entraîne pas une perte de temps supérieure à cinq minutes.
- 13 Lors de cette communication l'informateur doit aviser son correspondant qu'il s'agit d'une simple information. A ce moment le régulateur de ligne ou le chef de gare peut accorder un délai au delà duquel le train doit être déclaré en détresse (voir art. 23).

4. FORMULAIRE M 376 (voir annexe).

- 14 Le formulaire M 376 (Avis d'anomalie, d'accident ou de détresse) est à utiliser :
- en cas d'incident, lorsque l'information au service E. est assurée par un agent autre que le conducteur et/ou le chef de train;
  - pour déclarer le train en détresse;
  - en cas d'accident.

Outre les renseignements concernant la charge du train, l'endroit et la cause de l'immobilisation, le formulaire M 376 donne au moyen de cases noircies par le conducteur en regard des rubriques correspondantes, les indications relatives aux différentes possibilités d'évacuation (Annexe).

L'Avis M 376 est remis à l'agent (gare ou poste de block) chargé de recueillir ou de transmettre l'information.

Lorsque l'information est transmise téléphoniquement, le conducteur communique les numéros des cases noircies à son correspondant qui lui donne, à titre d'accusé de réception, son nom, le service auquel il appartient et le numéro de sa réponse. Le conducteur annexe ensuite le formulaire à son rapport.

*Non*

*Le formulaire M 376 est remis à l'agent chargé de transmettre l'information ou directement au rapport du conducteur.*



## 5. DECISIONS A PRENDRE PAR LE CONDUCTEUR.

15 Lorsque le conducteur s'est rendu compte de la nature de l'incident, selon les circonstances, il applique les dispositions ci-après :

1<sup>er</sup> cas — Le conducteur peut remédier à la situation dans le délai accordé.

Si le conducteur estime qu'il peut remédier à la situation dans un délai de 15 minutes, soit dans le délai accordé lors de l'information (art. 13 et 23), il remédie à la situation et reprend sa marche sans autre formalité.

2<sup>e</sup> cas — Le conducteur ne peut remédier à la situation mais il estime que le train peut circuler, soit à vitesse normale, soit à vitesse réduite.

Si le train peut circuler à vitesse normale, le conducteur reprend sa marche sans autre formalité.

Si le train continue sa marche à vitesse réduite, l'information n'étant pas encore donnée, le conducteur opère un arrêt de service au premier téléphone où l'arrêt peut se faire sans risque de détresse. Le conducteur est autorisé à arrêter son train pour examiner le véhicule litigieux. Il informe son correspondant de la vitesse réduite et éventuellement des mesures à prendre. Cette information est retransmise aux autorités (régulateur de ligne, chef de gare). Le conducteur se conforme ensuite aux instructions qui lui seraient données.

3<sup>e</sup> cas — Le conducteur ne peut remédier à la situation et il estime que le train ne peut plus continuer en toute sécurité.

Il s'agit d'une détresse (Titre III), ou d'un accident (Titre IV).

**Chapitre II — DISPOSITIONS  
PARTICULIERES PROPRES A CERTAINS INCIDENTS.**

**1. INCIDENT MODIFIANT LES CONDITIONS DE FREI-  
NAGE DU TRAIN.**

- 16 Les mesures prescrites par le R.G.M. Fascicule 2.3.4.2 (Freinage des trains) sont d'application.

**2. BOITES CHAUDES.**

- 17 a) Dans le cas de boîte chaude détectée par un appareil de détection, l'agent E ou le signaleur désigné à l'instruction locale du poste fait arrêter le train détecté ainsi que les trains circulant sur l'autre voie afin d'éviter tout croisement. Il applique en outre les dispositions reprises à l'instruction locale du poste.

Le conducteur est informé par téléphone de la place de la boîte chaude détectée et procède ensuite comme indiqué dans le tableau à la page suivante :

Le conducteur visite le train et juge :		Mesures à prendre	
		pour un véhicule chargé de marchandises dangereuses	pour un véhicule sans marchandises dangereuses
A. Il y a danger de déraillement ou d'incendie		Déclaration de détresse et couverture de la voie voisine si nécessaire (M 376, rub. 2.2.).	
B. Une boîte d'essieu fume ou est très chaude		Demander le garage à condition que la voie principale voisine soit libre et sans rien croiser (M 376, rub. 1.4.). La vitesse est limitée à 5 km/h (1).	
C. Le conducteur ne trouve aucune boîte d'essieu qui fume ou qui est très chaude	La boîte d'essieu indiquée appartient à un véhicule de la rame ou à un engin moteur non équipé d'un appareil détecteur.	Demander le garage à condition que la voie principale voisine soit libre et sans rien croiser (M 376, rub. 1.4.). La vitesse d'évacuation est limitée à : 5 km/h (1)   20 km/h (2)	
	La boîte d'essieu indiquée appartient à un engin moteur équipé d'un appareil détecteur	Le conducteur procède à un test du dispositif de détection de l'engin moteur : — si ce dispositif est en bon état et n'a rien détecté, le conducteur poursuit la marche normalement ; — si le dispositif détecteur ne fonctionne pas normalement, l'engin moteur est considéré comme un véhicule de la rame et la vitesse de garage est limitée à 20 km/h (3).	

(1) Après garage, le véhicule litigieux doit être différé.

(2) Après garage, et en cas d'absence de visiteur, le conducteur décide s'il continue sa marche en appliquant la rubrique 1.2 du M 376 (voir annexe).

(3) Après garage, le conducteur décide s'il continue sa marche en appliquant la rubrique 1.2 du M 376.

b) Dans le cas d'une boîte chaude signalée par un agent, il est fait application des dispositions du R.G.S. fascicule IV, titre II, toutefois, un sifflement d'essieu perçu au passage d'un train ne constitue qu'une présomption de boîte chaude et ne nécessite pas une interruption de la circulation sur la voie voisine.

Le conducteur est informé et doit procéder comme suit :

Le conducteur visite le train	Mesures à prendre	
	pour un véhicule chargé de marchandises dangereuses.	pour un véhicule sans marchandises dangereuses.
A. Il y a danger de déraillement ou d'incendie.	Déclaration de détresse et couverture de la voie voisine si nécessaire. (M 376, rub. 2.2.).	
B. Une boîte d'essieu fume ou est très chaude.	Demander garage à condition que la voie principale voisine soit libre et sans rien croiser (M 376, rub. 1.4.). La vitesse est limitée à 5 km/h.	
C. Le conducteur ne trouve aucune boîte d'essieu qui fume ou qui est très chaude.	S'il y a un visiteur en gare, le train est garé pour y être visité. En l'absence de visiteur, le conducteur décide de continuer soit normalement, soit à vitesse réduite (M 376, rub. 1.2. et/ou 1.6.).	

### 3. HEURT D'UN OBSTACLE SE TROUVANT SUR LA VOIE OU DANS SON GABARIT.

- 18 La réglementation générale relative à la police judiciaire des chemins de fer détermine les cas dans lesquels les autorités judiciaires doivent être informées.

Si cette information doit être lancée, le chef de l'une des gares voisines en est chargé. Il est avisé par le personnel du train qui utilise à cette fin le moyen le plus rapide.

Si le train ne peut poursuivre sa marche, le conducteur se déclare en détresse (Titre III).

Si l'événement a provoqué l'obstruction d'une ou de plusieurs voies, il est à considérer comme accident (Titre IV).

*En dérangement ↓*

### 4. MISE HORS SERVICE DU DISPOSITIF DE "VEILLE AUTOMATIQUE".

- 19 Lorsque le dispositif de "veille automatique" doit être mis hors service et que le train est escorté, l'agent d'escorte est tenu, s'il ne s'y trouve déjà, de prendre place dans la cabine de conduite aux côtés du conducteur si celui-ci est seul à bord.

Avant de poursuivre sa route, le conducteur initie l'agent d'escorte aux manœuvres à effectuer pour provoquer l'arrêt.

L'agent d'escorte arrête le train, en cas de défaillance du conducteur.

- 20 Lorsque le dispositif de "veille automatique" doit être mis hors service et qu'il n'y a pas d'agent d'escorte, le conducteur poursuit sa route seul jusqu'à la première gare où le garage est possible, sans dépasser la vitesse de 50 km/h. L'engin moteur est à remplacer sauf si un second agent peut prendre place à côté du conducteur.

*le convoi est autorisé à poursuivre la marche*

Dans tous les cas où le garage est nécessaire, le conducteur s'arrête à hauteur du premier poste de block gardé qu'il rencontre. Il informe le signaleur de l'incident et l'invite à provoquer le garage du train.

*et demande  
le garage du train*

## 5. AVARIE A L'APPAREIL INDICATEUR DE FUITES DE LA LOCOMOTIVE.

- 21 Une locomotive dont l'indicateur de fuites est avarié ne peut être placée en tête d'un train au départ d'une gare d'origine ou d'une gare de relais sauf, à titre exceptionnel, si le train est escorté en queue.

Une avarie à l'indicateur de fuites survenant en cours de route à un train remorqué en simple traction n'entraîne pas la mise hors service de la locomotive mais la réparation doit être effectuée le plus tôt possible.

Si l'incident se produit à la locomotive de tête d'un train remorqué en double traction en tête, le conducteur s'arrête à la première gare où il est possible d'invertir la position des deux locomotives.

## 6. MARCHE AVEC UNE PARTIE DES MOTEURS ELIMINES.

- 22 En traction électrique, l'élimination, en cours de route d'un ou de plusieurs moteurs de traction d'une locomotive ou d'une automotrice peut entraîner certaines restrictions à la circulation des trains.

Dans ce cas le conducteur informe le répartiteur M qui lui donne les instructions nécessaires et avise le Centre Régional de Régulation et de Gestion des décisions qu'il prend.

Si le train est affecté à un service omnibus de voyageurs et que certains arrêts doivent être supprimés, le chef de train informé par le conducteur, donne tous les renseignements utiles aux voyageurs.

*Vous  
n'êtes  
dispartiteur  
de H. Ost.  
(12<sup>e</sup> suppl  
au 3 VII)*

## 7. AVARIES AUX ORGANES DE COMMANDE DE LA CABINE DE CONDUITE AVANT.

22.1 Lorsque la conduite d'un engin moteur n'est plus possible à partir de la cabine de tête, le conducteur peut dans les conditions précisées par le livret du conducteur et dont il est seul juge, évacuer le train en conduisant à partir d'une autre cabine de conduite.

A défaut d'un autre conducteur pouvant intervenir, le conducteur requiert l'intervention de l'agent d'escorte qui prend place à ses côtés et l'assiste dans l'observation des signaux.

La vitesse à observer en pareil cas est laissée à l'appréciation du conducteur.

## 8. DEFAILLANCE DU CONDUCTEUR.

22.2 Un conducteur assurant la conduite d'un train et se trouvant dans l'impossibilité de poursuivre son travail, arrête le train et fait clignoter les phares de son engin moteur.

Les mesures suivantes sont prises :

8.1. UN SECOND CONDUCTEUR CONNAISSANT LA LIGNE ET LA DESSERTE DE L'ENGIN MOTEUR EST DISPONIBLE.

Ce conducteur assure la conduite en remplacement de son collègue défaillant.

8.2. UN AGENT (ASPIRANT-CONDUCTEUR, ...) CONNAISSANT LA DESSERTE DE L'ENGIN MOTEUR EST DISPONIBLE.

Lorsque le train est escorté par un agent ayant la qualité de chef de train, le train peut continuer sa marche en marche à vue, jusqu'à la gare la plus proche où il existe une possibilité

de garage. Pour l'exécution de ce mouvement, le chef de train se place auprès du conducteur et lui communique les arrêts à réaliser (train de voyageurs). Il effectue lui-même un freinage d'urgence, si son intervention s'avère nécessaire. Au besoin, il se fait expliquer avant le départ, la manœuvre à effectuer pour provoquer ce freinage.

Lorsque le train n'est pas escorté par un agent ayant la qualité de chef de train, le train doit être déclaré en détresse.

### **8.3. AUCUN AGENT CONNAISSANT LA DESSERTE DE L'ENGIN MOTEUR N'EST DISPONIBLE.**

Le train doit être déclaré en détresse.





## TITRE III — TRAINS EN DETRESSE.

### CHAPITRE I — DEFINITION ET MESURES A PRENDRE.

#### 1. DEFINITION.

- 23 Un convoi immobilisé est en détresse lorsque l'avis de détresse a été lancé par le conducteur; *le conducteur donne l'avis de*  
 — immédiatement, lorsqu'il s'avère <sup>impossible</sup> impossible de lever l'incident;  
 — après un délai de 15 minutes, lorsque l'information relative à l'incident n'a pu avoir lieu;  
 — après le délai accordé par le régulateur de ligne ou le chef de gare; ce délai ne peut être inférieur à quinze minutes.

Exceptionnellement, l'agent E. responsable peut exiger que le train soit déclaré en détresse immédiatement.

Le conducteur est seul habilité à lancer l'avis de détresse.

*uniquement par le chef de gare*  
 En attendant l'arrivée des secours, le conducteur d'un train en détresse tente de dépanner le convoi; s'il y parvient, il demande que l'avis de détresse soit annulé et ne reprend la marche qu'après y avoir été autorisé.

Cette autorisation fait l'objet d'une communication numérotée reproduite au rapport du conducteur.

#### 2. MESURES A PRENDRE.

##### 2.1. IMMOBILISATION DU TRAIN.

- 24 Dès l'arrêt, le conducteur assure l'immobilisation du train. Si la locomotive n'est pas à même d'assurer seule l'immobilisation du train, les dispositions du R.G.M 2.3.4.2 sont d'application.

*le convoi*  
 Si la rame est scindée ou détachée de la locomotive, chaque tronçon est immobilisé dans les mêmes conditions.

## 2.2. VERIFICATIONS A EFFECTUER.

- 25 Le conducteur s'assure que la voie voisine n'est pas obstruée.

Si elle est obstruée, il réalise la couverture de l'obstacle (art. 102 ou 103); s'il ne peut s'en rendre compte immédiatement, il commence par appliquer les dispositions de l'art. 105.

- 26 Lorsque l'immobilisation du train et la protection éventuelle d'un obstacle dans la voie voisine sont réalisées, le personnel effectue la visite de la rame; il ne vérifie la présence du signal de queue que dans les seuls cas de présomption de rupture d'attelage ou d'une interruption dans la conduite générale.

- 27 Lorsque le train est escorté, le conducteur requiert la collaboration de l'agent d'escorte pour l'application des mesures ci-dessus.

Si l'agent d'escorte n'est pas présent dans la cabine de conduite le conducteur l'appelle à l'aide du klaxon ou en vidant la conduite générale aux trains de marchandises.

## 2.3. INFORMATIONS A FAIRE.

- 28 Dès que les mesures prescrites ci-dessus ont été prises, le conducteur rédige un **formulaire M 376** à transmettre :

- au régulateur de ligne par radio ou à défaut via le circuit téléphonique d'alarme (S.O.S.);
- au chef de l'une des gares voisines via un téléphone de signal, de réserve, de P.N., R.T.T., par porteur ou par tout autre moyen à défaut des équipements cités à l'alinéa précédent.

Si la ligne est régulée, le correspondant répercute immédiatement l'information au régulateur de ligne.

- 29 Toute communication téléphonique ou écrite signalant un train en détresse doit commencer par la mention "Avis de détresse".
- 30 L'agent chargé de l'information se munit du formulaire M 376 et se rend au poste téléphonique le plus proche (circuit d'alarme, poste de signalisation, gare, P.N. gardé, loge de P.N. automatique sur les lignes équipées, téléphone d'un signal, particulier raccordé à la R.T.T., etc...).

Le correspondant annote les renseignements dans le carnet E 934, il en assure éventuellement la retransmission au destinataire.

L'agent chargé de l'information reste au poste téléphonique jusqu'au moment où il est avisé des mesures qui seront prises. Il retourne ensuite au train, et informe le personnel resté sur place.

- 31 A défaut de relations téléphoniques, le formulaire M 376 est transmis au chef de l'une des gares voisines par porteur, par un train circulant sur une voie adjacente ou par la ou les locomotives de tête envoyée(s) seule(s) ou remorquant une partie du train.

*All beats.*

Dans ce dernier cas, lorsque le train est escorté, l'agent d'escorte reste sur place pour assurer la surveillance du train abandonné.

**Remarque :** Lorsque le formulaire M 376 est acheminé par la locomotive de tête envoyée seule ou avec des wagons, la circulation s'effectue dans les conditions prescrites pour l'évacuation d'un train par parties (art. 64 à 67).

Il est interdit d'utiliser une locomotive de queue pour acheminer le formulaire M 376 vers l'amont.

- 32 Lorsque le train est conduit par du personnel étranger, l'avis de détresse est rédigé en faisant usage d'un formulaire quelconque.

Il en est de même lorsqu'il s'agit d'une draine, tracteur, autorail E.S. L'information doit comprendre les renseignements utiles figurant au M 376 : remorque, charge, freinage, endroit, cause de l'immobilisation, possibilités d'évacuation, etc.

#### 2.4. OBLIGATIONS DU DESTINATAIRE DE L'AVIS DE DETRESSE.

- 33 A la réception d'un avis de détresse le destinataire :
- avise ou fait aviser les signaleurs des postes de block gardés et les chefs des gares encadrant le train en détresse par la communication : "train n° ..... en détresse";
  - décide des mesures à prendre et en informe le personnel du train en détresse, si la chose est possible.

- 34 Si l'intervention d'éléments de traction supplémentaires est nécessaire, le destinataire de l'avis de détresse examine la possibilité d'utiliser une locomotive de manœuvre, une locomotive circulant seule, un train ou les engins de traction d'un train se trouvant en gare ou en ligne.

Lorsque les engins de traction électrique (locomotives, automotrices) sont intéressés soit par la détresse, soit par la fourniture d'éléments de secours, le Répartiteur M est consulté sur les possibilités d'intervention.

A défaut de pouvoir recourir à l'un des moyens ci-dessus, des engins de traction supplémentaires sont demandés.

## 2.5. OBLIGATIONS DES SIGNALEURS ET DES GARDES-BARRIÈRES.

35 Dès qu'ils sont avisés d'une détresse, les signaleurs des postes de block encadrant la section occupée inscrivent la communication "Train n° ..... en détresse" dans le carnet de block intéressé.

En outre :

- le signaleur du poste d'entrée de la section occupée immobilise en position normale par dispositifs non plombés les leviers des signaux pour grands et petits mouvements ou des itinéraires permettant l'accès à la section de block occupée;
- le signaleur du poste de block de sortie de la section occupée ferme ou maintient fermé le signal de block de sortie.

Sur une ligne équipée du block automatique le signaleur ne maintient le signal de block de sortie fermé qu'après le passage de tous les trains précédant le train en détresse. A cet effet le block de sortie réclame, au block d'entrée du tronçon la confirmation du numéro du dernier train précédant le train en détresse. Ces communications sont inscrites de part et d'autre dans le carnet S 478 du sens de marche intéressé.

Les dispositifs d'immobilisation ne peuvent être retirés qu'après réception de l'avis annonçant le rétablissement de la situation normale.

36 Les gardes-barrières des P.N. situés dans la section de block occupée sont avisés de la détresse par les agents qui leur annoncent les trains. Cette information est inscrite dans les S 390, sous la forme prévue à l'art. 35.

Dès l'annonce d'un train en détresse, ces gardes-barrières appliquent les dispositions prévues au R.G.S., Fascicule VI, Titre III.

Des dispositions particulières peuvent être prévues à l'instruction locale du poste pour les P.N. situés sur des routes à trafic important ainsi que pour les cas où l'obstruction doit être de longue durée.

## 2.6. PROTECTION DU TRAIN CONTRE L'ARRIVEE DES ELEMENTS DE SECOURS.

**37** La protection du train ou d'un tronçon de train est assurée contre les éléments de secours :

- vers l'arrière, par le signal de queue;
- vers l'avant, par un signal mobile d'arrêt placé sur le premier véhicule ou à sa hauteur.

} à 10m

Si le personnel du train sur place n'a pas été informé, lors de la notification de la détresse, de la direction d'où parviendront les éléments de secours, la protection est réalisée des deux côtés.

## CHAPITRE II — REQUISITION ET ACHEMINEMENT DES ELEMENTS DE SECOURS.

### 1. REQUISITION.

- 38 Le dispatcher adresse la réquisition d'une locomotive de secours à l'atelier de traction se trouvant dans les conditions les plus favorables pour intervenir et en informe le Dispatching Central. Si la détresse se situe sur une ligne non dispatchisée, le chef de gare avisé de la détresse transmet sa réquisition au Centre Régional de Dispatching.

Le télégramme indique :

- le numéro, la nature et la charge du train;
- l'endroit et la cause de la détresse;
- la direction par laquelle les éléments de secours devront arriver sur place.

Lorsque le dispatcher décide d'utiliser comme éléments de secours une locomotive se trouvant dans une gare ou en ligne, il en informe l'atelier dont elle relève.

Lorsqu'il dispose, comme éléments de secours, d'un train remorqué par une locomotive électrique ou composé d'automotrices se trouvant dans une gare ou en ligne, il prend contact avec le répartiteur M. et se met d'accord avec ce dernier pour son utilisation.

### 2. ACHEMINEMENT.

#### 2.1. CIRCULATION ENTRE L'ATELIER DE TRACTION ET LA GARE DESIGNÉE POUR ACHEMINER LES ELEMENTS DE SECOURS A PIED D'ŒUVRE.

- 39 Un atelier de traction appelé à fournir une locomotive de secours, indique aussitôt que possible, à la gare de départ, l'heure à laquelle cette locomotive sera mise au signal de sortie de l'atelier.



"Une attention toute particulière doit être apportée à la présence éventuelle de marchandises dangereuses dans les trains. Il appartient à celui qui prescrit l'intervention d'un agent sur place de communiquer à cet agent les informations disponibles à ce moment au sujet des marchandises dangereuses transportées (données figurant à l'annonce de la composition du train, données transmises au chef de gare ou au C.R.G. ainsi que prévu à la carte de danger, etc. ...).

(Réf. 5.1/123.32 bureau 13-32 du 31.05.83).

"Une attention toute particulière doit être apportée à la présence éventuelle de marchandises dangereuses dans les trains. Il appartient à celui qui prescrit l'intervention d'un agent sur place de communiquer à cet agent les informations disponibles à ce moment au sujet des marchandises dangereuses transportées (données figurant à l'annonce de la composition du train, données transmises au chef de gare ou au C.R.G. ainsi que prévu à la carte de danger, etc. ...).

(Réf. 5.1/123.32 bureau 13-32 du 31.05.83).

- 40 La circulation des éléments de secours entre l'atelier (ou la gare de départ) et la gare de destination est assimilée à celle d'un train extraordinaire mis en marche par une gare.
- 41 Si, exceptionnellement, des éléments de secours doivent circuler sur une ligne, ou section de ligne sur laquelle le service est clôturé, l'acheminement de ces éléments est subordonné à la remise en service de la ligne.

Pour chaque ligne ou section de ligne dont il estime que la réouverture pourrait s'avérer indispensable, IPX dresse une consigne indiquant :

- les gares et postes de block à remettre en service;
- la liste des P.N. dont le gardiennage ne devra pas être rétabli;
- la liste des agents à appeler avec indication de la ou des gares chargées des réquisitions ainsi que des moyens à utiliser.

Le franchissement de chaque P.N. dont le gardiennage n'est pas rétabli est autorisé par la délivrance au conducteur d'un ordre S 379.

La consigne mentionne les gares et les postes de block chargés de cette formalité. Une consigne unique est établie pour les lignes relevant de plusieurs groupes.

## 2.2. CIRCULATION ENTRE LA GARE VOISINE ET LE LIEU DE DETRESSE.

- 42 Un conducteur pénétrant dans une **section de block occupée** adopte obligatoirement la **marche à vue** jusqu'au lieu de l'obstruction.
- 43 Avant d'expédier les éléments de secours, le chef de gare :
- s'assure qu'aucun train ne se trouve entre sa gare et le train de détresse;
  - informe les signaleurs intéressés du mouvement qui va être effectué en précisant sa nature, le sens de circulation et le moment où il sera exécuté.

Cette information chemine de poste à poste jusqu'au poste de block de sortie de la section occupée par le train en détresse.

44 Les gardes-barrières sont avisés de la circulation des éléments de secours par les agents qui leur annoncent les trains.

2.2.1. LE TRAIN EN DETRESSE A CIRCULE A VOIE NORMALE.

1<sup>er</sup> cas — Les éléments de secours sont expédiés à voie normale.

45 La circulation entre la gare et le signal de block d'entrée de la section occupée par le train en détresse se fait sous le régime du block-system normal.

46 Le signaleur du poste de block d'entrée de la section occupée :

- arrête les éléments de secours au signal donnant accès à la section occupée;
- informe le conducteur de la situation et du mouvement à exécuter;
- admet les éléments de secours dans la section par l'ouverture du signal pour petit mouvement si le signal d'arrêt en est équipé, dans le cas contraire, à la faveur d'un S 422 établi pour un petit mouvement (1);
- échange avec son collègue du poste de sortie de la section occupée, les annonces "C - Cz" pour les éléments de secours.

Si le poste d'entrée de la section occupée est poste de gare, l'information au conducteur incombe au chef de gare. Ce dernier autorise ensuite l'ouverture du signal pour petit mouvement ou délivre lui-même le S 422 (1).

47 Sur un tronçon de ligne équipé du block automatique, la circulation des éléments de secours, entre le poste de block gardé situé à l'entrée du tronçon et le train en détresse, se fait comme en service normal.

Toutefois, si la détresse se situe dans la première section du tronçon, le signaleur ou le chef de gare se conforme aux prescriptions de l'art. 46.

- (1) Si la détresse se situe en aval d'un poste de block hors service temporairement dont les signaux de block sont maintenus ouverts, le signaleur, pour les postes de pleine voie, ou le chef de gare, pour les postes de gare, remet un ordre de marche à vue S 378 du signal de block de ce poste hors service jusqu'à la cumulée où se situe la détresse avec le motif suivant :

"Section occupée par train n° ..... en détresse". —

contenu  
du R.G.S.  
IV - II

2<sup>e</sup> cas — Les éléments de secours sont expédiés à contre-voie.

48 Le chef de gare et les signaleurs se conforment aux prescriptions des art. 43 et 44 ci-avant.

49 La circulation des éléments de secours entre la gare et le signal fixe ou mobile de contre-voie commandant l'entrée de la section occupée par le train en détresse, s'effectue dans les mêmes conditions qu'une circulation à contre-voie d'un parcours local avec ou sans rebroussement vers le point de départ (R.G.S., Fascicule II, Titre II, III, IV ou VIII).

Toutefois, l'adaptation des zones d'annonce des P.N. situés dans les sections entièrement parcourues n'est réalisée que si ces sections sont encadrées par des postes équipés de dispositifs d'adaptation.

Lorsque l'adaptation des zones d'annonce n'est pas réalisable, il est remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

50 Pour la pénétration des éléments de secours dans la section de block occupée, il est fait application des prescriptions de l'art. 46<sup>ci-avant</sup>.

*et pour que  
pas de  
12/1/97*

Le signal fixe ou mobile de block est franchi à la faveur d'un S 422 établi pour petit mouvement. Il est en outre remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

2.2.2. LE TRAIN EN DETRESSE A CIRCULE A CONTRE-VOIE, LE SENS DE CIRCULATION A VOIE NORMALE ETANT BLOQUE.

1<sup>er</sup> cas — Les éléments de secours sont expédiés à contre-voie.

51 La circulation entre la gare d'about du tronçon et le signal fixe ou mobile de block de contre-voie d'entrée de la section occupée se fait sous le régime du block-system en vigueur lors du blocage du sens de circulation à voie normale.

(1) Il n'y a pas lieu de mentionner sur ce formulaire S 379 les P.N. dont les zones d'annonce sont adaptées par les trains en circulation.

Le signaleur du poste de block d'entrée de la section occupée ou le chef de gare si le poste d'entrée est poste de gare applique les dispositions de l'art. 46.

- 52 Si le tronçon de ligne est équipé de signaux permissifs intermédiaires de contre-voie, il est fait application des dispositions de l'art. 47.

2° cas — Les éléments de secours sont expédiés à voie normale.

a) Le tronçon n'est pas équipé du BSRM.

- 53 La circulation entre la gare d'about et le signal de block de voie normale d'entrée de la section occupée s'effectue sous le régime du block-system par téléphone de voie normale. Le sens de circulation de voie normale étant bloqué pour la circulation du train, le franchissement des signaux de block s'effectue à la faveur d'un S 422.

Les zones d'annonce des P.N. situés dans les sections de block qui seront entièrement parcourues sont adaptées pour la circulation à voie normale au moment des annonces de block A-B pour les éléments de secours si ces sections sont encadrées par des postes équipés de dispositifs d'adaptation. Elles sont rétablies pour la circulation à contre-voie dès l'échange des annonces D-Dz pour ce parcours.

Lorsque l'adaptation des zones d'annonce n'est pas réalisable, il est remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

- 54 Pour la pénétration des éléments de secours dans la section de block occupée, il est fait application des prescriptions de l'art. 46. Il est, en outre, remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

(1) Il n'y a pas lieu de mentionner sur ce formulaire S 379 les P.N. dont les zones d'annonce sont adaptées par les trains en circulation.

*à la détermination de une ligne à  
voies uniques (basse vitesse)*

55 Lorsque le train se trouve immobilisé sur un tronçon de ligne équipé du block automatique de voie normale, la circulation des éléments de secours se fait comme prévu à l'art. 47, le signal commandé donnant accès à ce tronçon est toutefois franchi à la faveur d'un S 422. Les zones d'annonce des P.N. automatiques restent adaptées pour la circulation à contre-voie et il est remis au conducteur un S 379 pour les P.N. rencontrés (1).

b) Le tronçon est équipé du BSRM.

56 La circulation entre la gare d'about et le signal de block de voie normale d'entrée de la section occupée se fait sous le régime du block-system par téléphone de voie normale, le sens de circulation n'étant toutefois pas inversé.

Le franchissement des signaux de block s'effectue à la faveur d'un S 422. Il est, en outre, remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

Pour la pénétration dans la section occupée, il est fait application des dispositions de l'art. (50) → 56

57 Lorsque le train en détresse se trouve immobilisé sur un tronçon de ligne équipé du block automatique de voie normale il est fait application des dispositions de l'art. (55).

2.2.3. DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES DANS TOUS LES CAS.

58 Si les éléments de secours ne doivent rencontrer aucun signal de block fixe ou mobile intermédiaire entre la gare et le lieu de la détresse, la circulation de ces éléments peut se faire à vitesse normale sur une partie du parcours jusqu'à un repère marquant (gare ou PANG) si le train se trouve au-delà de ce point.

A cet effet :

- le S 422 délivré au conducteur doit porter la mention : « à vitesse normale jusque ... (gare ou PANG) » ;

(1) Il n'y a pas lieu de mentionner sur ce formulaire S 379 les P.N. dont les zones d'annonce sont adaptées par les trains en circulation.

- il est remis, en outre, au conducteur un S 379 pour les PN automatiques rencontrés (1) lorsque les éléments de secours sont expédiés à contre-voie vers un train ayant circulé à voie normale.

### 3. Mesures particulières à prendre en cas d'évacuation du train prévue vers l'amont

59 Lorsque l'évacuation du train en détresse ou d'une partie de ce train est prévue vers l'amont, il est remis au conducteur des éléments de secours un S 379 comportant les P.N. automatiques (1) situés entre le lieu de la détresse et le premier poste de block gardé, dans l'ordre où ils seront rencontrés lors du rebroussement et complété par la mention « Valable pour le rebroussement ».

Les zones d'annonce des P.N. automatiques situés dans les sections de block qui seront entièrement parcourues sont inversées pour la circulation du mouvement de rebroussement au moment de l'échange des annonces de block pour ce mouvement, si ces sections sont encadrées par des postes équipés de dispositifs d'adaptation. Les zones d'annonce sont rétablies dès l'échange des annonces D-Dz pour ce parcours. Lorsque l'adaptation des zones d'annonce n'est pas réalisable, il est remis au conducteur un S 379 pour les P.N. automatiques rencontrés (1).

Dans le cas d'un train ayant circulé sur un tronçon équipé du BSRM, le S 379 à remettre au conducteur des éléments de secours doit comporter tous les P.N. automatiques (1) du tronçon qui seront rencontrés lors du rebroussement. —

---

(1) Il n'y a pas lieu de mentionner sur ce formulaire S 379 les P.N. dont les zones d'annonce sont adaptées par les trains en circulation.



## CHAPITRE III. — EVACUATION DU TRAIN.

## 1. Généralités.

- 60 Dès qu'un avis de détresse a été lancé, tout mouvement ultérieur du train ou d'une partie du train est subordonné à l'autorisation du dispatcher ou du chef de l'une des gares voisines. L'autorisation précise la direction dans laquelle le mouvement doit s'effectuer.

Un train en détresse peut être évacué :

- vers l'aval, en entier ou par parties;
- vers l'amont, en entier ou par parties;
- vers l'aval et vers l'amont, par parties.

- 61 La détermination des conditions de freinage et de vitesse des mouvements d'évacuation s'effectue suivant les dispositions du R.G.M. 2.3.4.2.

- 62 Lorsqu'un train sans personnel d'escorte se trouve en détresse et doit être évacué par parties, un agent E qualifié doit se rendre sur place.

Dans les autres cas, un agent E qualifié est envoyé sur place si les nécessités de l'exploitation le permettent.

## 2. Evacuation vers l'aval.

## 2.1. LE TRAIN EST EVACUE EN ENTIER.

- 63 Si l'évacuation du train doit être effectuée à vitesse réduite le conducteur s'arrête devant le signal du poste de block gardé situé à la sortie de la section occupée, même si ce signal est ouvert et prévient le signaleur que le train est évacué en entier en indiquant la vitesse à laquelle il circule. Le conducteur poursuit ensuite sa marche en respectant la signalisation.

**2.2. LE TRAIN EST EVACUE PAR PARTIES.**

**64** Avant le désaccouplement de chaque tronçon, l'agent dirigeant les opérations sur place :

- assure l'immobilisation de la rame qui va rester en pleine voie (art. 24);
- mentionne le numéro du dernier véhicule du tronçon au rapport du conducteur.

Si une ou plusieurs sections doivent être entièrement parcourues, il place ou fait placer sur le dernier véhicule de chaque tronçon, à l'exception du dernier, une lanterne de secours prélevée sur la locomotive de remorque.

Cette lanterne est allumée et présente le feu blanc lorsque les signaux de nuit sont de rigueur.

A l'arrivée à la gare où les véhicules sont déposés, le chef de gare s'assure que le tronçon est complet et restitue la lanterne de secours au conducteur.

**2.2.1. CIRCULATION DE CHAQUE TRONCON.**

**65** Au cours de l'évacuation de chaque tronçon, le conducteur :

- s'arrête devant le signal de block du poste de sortie de la section occupée, **même si le signal est ouvert;**
- informe le signaleur de la situation en attirant son attention sur le fait que la voie reste occupée s'il ne s'agit pas du dernier tronçon.

La lanterne de secours constitue le signal de queue pour les postes de block situés à l'aval.

Si le signal de block est fermé, il est franchi à la faveur d'un ordre de franchissement S 422 (1).

Si le conducteur ne connaît pas l'emplacement du signal de block de sortie de la section occupée, il s'arrête à hauteur du premier signal manœuvré qu'il rencontre et se renseigne auprès du signaleur.

---

(1) Le signal de block doit être ouvert si cette opération n'entraîne aucun déplombage au poste de signalisation.

**66** La circulation de chaque tronçon au-delà de la section de block dans laquelle se trouve le train en détresse s'effectue sous le régime du block-system normal. Chaque tronçon est annoncé dans la forme: «**Tronçon du train n<sup>o</sup> ...**».

**67** Le retour de la locomotive de la gare d'aval est assimilé à l'envoi d'une locomotive de secours contre un train.

#### 2.2.2. CIRCULATION DU DERNIER TRONÇON.

**68** Lors de l'évacuation du dernier tronçon, le conducteur s'arrête devant le signal de block du poste de sortie de la section occupée et informe le signaleur qu'il s'agit du dernier tronçon. Il reprend sa marche après ouverture du signal de block.

Le dernier véhicule de ce tronçon porte les signaux de queue réglementaires.

**69** Lorsqu'un tronçon doit être poussé, un agent est tenu d'observer la voie. Il se place de préférence sur le marchepied du premier véhicule qui en est muni en tête de la rame.

Si le conducteur se trouve dans l'impossibilité d'observer les signaux, l'agent placé en tête de la rame doit les observer lui-même et se trouver en mesure de transmettre au conducteur les ordres nécessaires pour que le mouvement puisse s'effectuer en toute sécurité. Le refoulement est interdit si un contact entre les deux agents s'avère impossible.

#### 2.3. ANNONCE DE LA LIBERATION DE LA VOIE.

**70** La libération de la voie est annoncée par le chef de gare d'aval qui a reçu le train en entier ou le dernier tronçon d'un train évacué par parties, dans la forme: «**Train n<sup>o</sup> ... situation normale rétablie**».

Cette annonce chemine de poste à poste jusqu'au poste de block d'entrée de la section dans laquelle se trouvait le train en détresse.

Copie de cette information est donnée aux chefs des gares qui encadraient le train en détresse et au dispatcher, si la ligne est dispatchisée.

- 71** Dès que le signaleur du poste de block d'entrée de la section qui était occupée a été informé de la libération de la voie, les signaleurs des postes de block d'about de cette section échangent les annonces «D-Dz» pour le train qui était en détresse.

Si les éléments de secours ont été envoyés dans la section de block occupée, le numéro du train est donné sous forme de fraction comportant en numérateur le numéro du train qui était en détresse et en dénominateur le numéro des éléments de secours.

Sur les lignes équipées du block automatique, les annonces «D-Dz» ne sont pas échangées.

- 72** Les gardes-barrières qui ont été avisés de la détresse sont informés du rétablissement de la situation normale par les agents qui leur annoncent les trains.

### **3. Evacuation vers l'amont.**

#### **3.1. LE TRAIN EST EVACUE EN ENTIER OU PAR PARTIES.**

- 73** Lorsque le train ou un tronçon de train doit être poussé, les prescriptions de l'art. 69 sont d'application.

- 74** Aucun train ou partie de train ne peut rebrousser sans l'autorisation du chef de la gare dans laquelle le train ou partie de train doit être évacué.

Deux mouvements de rebroussement ne peuvent jamais s'effectuer simultanément.

- 75** Avant d'autoriser un mouvement de rebroussement le chef de gare :

- s'assure qu'aucun train ou mouvement n'est engagé entre sa gare et le train en détresse;
- avise tous les chefs de gare et signaleurs intéressés au mouvement qui va s'effectuer en précisant si la rame sera tirée ou poussée;

- s'assure que la protection de la gare contre le mouvement de rebroussement qui va s'effectuer est réalisée;
- se fait confirmer par les signaleurs des postes de block qui sont intéressés par le mouvement, l'exécution des mesures de sécurité définies aux chiffres 88a) et 88b) de leur instruction locale.

L'information est inscrite par les chefs de gare dans le livre E 934 et par les signaleurs dans le carnet S 478 de la voie intéressée dans la forme :

**«Train n° ... (ou tronçon de train n° ... ) va rebrousser vers ... avec locomotive en tête (ou en queue).**

**76** L'annonce de chaque mouvement de rebroussement est répercutée aux gardes-barrières par les agents qui leur annoncent les trains.

**77** Le chef de gare d'amont transmet alors l'autorisation de rebrousser à l'agent dirigeant les opérations sur les lieux de la détresse, soit directement, soit par l'intermédiaire du dispatcher ou d'un autre chef de gare.

Cette autorisation est donnée par écrit ou par communication téléphonique dans la forme :

**«Gare de ... autorise train n° ... (ou tronçon de train n° ... ) à rebrousser jusque ... .**

**Réduction temporaire de vitesse ... km/h de BK ... à BK ... ».(1)**

(1) Le télégramme ne doit être complété par cette indication que dans les cas où il existe entre la gare d'amont et le lieu de la détresse des zones de réduction temporaires de vitesse :

- inférieure à 20 km/h et non signalisées pour la circulation à contre-voie lorsqu'il s'agit d'une rame poussée;
- inférieure à 60 km/h et non signalisées pour la circulation à contre-voie lorsqu'il s'agit d'une rame remorquée, d'une automotrice ou d'un autorail.

L'agent dirigeant les opérations sur place inscrit cette mention au rapport du conducteur responsable de la conduite du mouvement de rebroussement.

- 78** Le rebroussement s'effectue dans les conditions prévues pour le rebroussement vers son point de départ d'un parcours local expédié à voie normale ou à contre-voie selon le cas (R.G.E. 123.20).

La protection de la gare et la protection du mouvement sont assurées comme prévu par le R.G.S. fascicule II, titres II, III, IV et VIII.

Les signaux fixes de block qui ne peuvent être ouverts (BSRM) sont franchis à la faveur d'un S 422.

#### 3.1.1. FRANCHISSEMENT DES P.N. AUTOMATIQUES.

- 79** S'il existe des P.N. à signalisation routière automatique entre le lieu de la détresse et le premier poste de block gardé à rencontrer lors du mouvement de rebroussement, le chef de gare ne peut autoriser celui-ci sans avoir la certitude que ces P.N. peuvent être franchis en toute sécurité ou qu'il a été remis au conducteur lors de l'expédition des éléments de secours, un S 379 mentionnant les P.N. automatiques à franchir en régime SF 05 lors du rebroussement.

S'il n'a pas cette certitude, il fait garder ces P.N. ou fait délivrer au conducteur par l'agent dirigeant les opérations sur place, un ordre de franchir ces P.N. au régime SF 05 (S 379).

A défaut de document, cet ordre est annoté au rapport du conducteur.

#### 3.1.2. EVACUATION PAR PARTIES.

- 53** Lorsque le train est évacué par parties :
- a) l'agent dirigeant les opérations sur place :
    - assure l'immobilisation de la rame qui va rester en pleine voie (art. 24) avant le désaccouplement de chaque tronçon;

— mentionne le numéro du dernier véhicule de chaque tronçon à évacuer au rapport du conducteur. Le chef de gare d'amont s'assure que le tronçon est arrivé au complet.

- b) Le dernier tronçon évacué vers l'amont est équipé du signal de queue réglementaire avant le départ.
- c) Le retour de la locomotive de la gare d'amont contre le train en détresse est assimilé à l'envoi d'une locomotive de secours contre un train.

### 3.2. ANNONCE DE LA LIBERATION DE LA VOIE.

- 81 La libération de la voie est annoncée par le chef de gare d'amont, qui a reçu le train en entier ou le dernier tronçon d'un train évacué par parties, dans la forme: «**Train n° ... Situation normale rétablie**».

Cette annonce chemine de poste à poste jusqu'au poste de block de sortie de la section dans laquelle se trouvait le train en détresse.

Copie de cette information est donnée aux chefs des gares qui encadraient le train en détresse et, si la ligne est dispatchisée, au dispatcher.

- 82 Dès que le signaleur du poste de block de sortie de la section qui était occupée a été informé de la libération de la voie, les signaleurs des postes d'about de cette section échangent les annonces «D-Dz» pour le train qui était en détresse.

Si des éléments de secours ont été envoyés dans la section de block occupée, le numéro du train est donné sous forme de fraction comportant en **numérateur** le numéro du train qui était en détresse et en **dénominateur** le numéro des éléments de secours.

Sur les lignes équipées du block automatique les annonces «D-Dz» ne sont pas échangées.

- 83 Les gardes-barrières qui ont été avisés de la détresse sont informés du rétablissement de la situation normale par les agents qui leur annoncent les trains.

**4. Evacuation vers l'aval et vers l'amont.**

- 84** L'évacuation des parties du train est effectuée conformément aux prescriptions de la rubrique 2.2 ou de la rubrique 3 du présent chapitre selon que le mouvement se fait vers l'aval ou vers l'amont. Aucun des tronçon évacués tant vers l'aval que vers l'amont n'est toutefois considéré comme le dernier.
- 85** L'agent qui escorte le train ou l'agent E qualifié qui est sur place accompagne le tronçon du train qui quitte l'endroit de la détresse en dernier lieu.

**4.1. ANNONCE DE LA LIBERATION DE LA VOIE.**

- 86** Dès que le dégagement de la voie est terminé, les chefs des gares dans lesquelles des tronçons ont été évacués se concertent afin de s'assurer que tous les véhicules du train en détresse ont été évacués.

Le rétablissement de la situation normale est annoncé par le chef de la gare d'amont conformément aux prescriptions de l'art. 81. Les signaleurs se conforment aux prescriptions de l'art. 82.

- 5. Poussée d'un train ou de la partie arrière d'un train en détresse par une locomotive seule, par un train ou par la locomotive d'un train suivant le train en détresse.**
- 87** Tenant compte de la charge des trains et des possibilités techniques, le destinataire d'un avis de détresse peut faire pousser un train ou la partie arrière d'un train en détresse par des éléments se trouvant en ligne derrière ce train. S'il s'agit d'automotrices, il doit être fait application des prescriptions de la rubrique 6 ci-après.



Le régulateur de ligne ou le chef de gare avise de la décision prise, le signaleur du poste de block d'entrée de la section occupée par le train en détresse.

Dès qu'il est avisé de cette décision, le signaleur du poste de block d'entrée fait à son collègue du poste de block de sortie de la section occupée par le train en détresse la communication suivante :

"Train n° .... (ou locomotive du train n° .... ou locomotive seule parcours n° ....) va pousser train n° .... (ou partie arrière du train n° ....)".

Les dispositions prévues pour l'évacuation d'un train vers l'aval, soit en entier, soit par parties, sont d'application dans ce cas particulier.

- 88 Lorsque les éléments de pousse sont arrêtés devant le signal d'entrée de la section occupée ou devant le signal du poste de block situé à l'entrée d'un tronçon équipé du block automatique, le chef de gare (le signaleur pour un poste de pleine voie) :
- informe le conducteur et éventuellement le chef de train de la situation et de la nature des opérations à effectuer;
  - admet les éléments de pousse dans la section par l'ouverture du signal pour petit mouvement si le signal en est équipé, dans le cas contraire, à la faveur d'un S 422 établi pour un petit mouvement (1);
  - échange avec son collègue du poste de block de sortie les annonces "C - Cz" pour les éléments de pousse.

- 89 Sur les lignes équipées du block automatique, la circulation des éléments de pousse entre le poste de block gardé situé à l'entrée du tronçon et le train en détresse se fait comme en service normal.

Toutefois, si la détresse se situe dans la première section du tronçon, le signaleur ou le chef de gare se conforme aux prescriptions de l'art. 88 pour l'admission des éléments de pousse dans cette section.

(1) Si la détresse se situe en aval d'un poste de block hors service temporairement dont les signaux sont maintenus ouverts, le signaleur, pour les postes de pleine voie, ou le chef de gare, pour les postes de gare, remet au conducteur un ordre de marche à vue S 378 du signal de block de ce poste hors service jusqu'à la cumulée où se situe la détresse, avec le motif suivant :  
"Section occupée par train n° .... en détresse".

- 90 Un train dont la rame a dû être abandonnée par ses éléments de traction appelés à pousser un train en détresse est lui-même considéré en détresse. Tout mouvement ultérieur de ce train doit être autorisé par le régulateur de ligne ou le chef de l'une des gares voisines.

L'avis de détresse n'est toutefois pas lancé et ce train ne peut en aucun cas être poussé lui-même par un autre train ou une autre locomotive.

- 91 Après évacuation du ou des trains en détresse, l'annonce de libération de la voie est faite conformément aux prescriptions des articles 70 à 72.

## 6. CONDITIONS D'EVACUATION DE TRAINS D'AUTOMOTRICES OU DE TRAINS TRACTES, AU MOYEN D'AUTOMOTRICES.

- 92 Pour effectuer des manœuvres d'évacuation, l'utilisation d'automotrices électriques est autorisée pour autant que la force motrice disponible soit suffisante par rapport à la charge totale. Seul le répartiteur M est qualifié pour en juger.

Au préalable, les conducteurs détermineront comment le train doit être évacué dans les conditions maximales de sécurité. Si nécessaire, ils se renseigneront auprès du répartiteur M. Le cas échéant ils donneront au personnel du triage E collaborant aux opérations, les indications nécessaires au point de vue des liaisons mécaniques, électriques ou pneumatiques à réaliser.

- 93 Lorsque la conduite d'alimentation d'une automotrice n'est pas raccordée à une source d'air comprimé, la commande automatique des portes est hors service. Le personnel d'escorte en sera informé par le conducteur afin de veiller spécialement à la sécurité des voyageurs.

- 94 Si le premier conducteur dessert le frein et non les organes de traction, il y a lieu d'agir comme si le dispositif de "veille automatique" était hors service et l'agent d'escorte prend place aux côtés de ce conducteur conformément aux dispositions du Titre II, Chapitre II. Rubrique 4.

- 95 Les instructions concernant l'accouplement et le désaccouplement des automotrices entre elles ou avec un véhicule muni d'un crochet de traction normal ainsi que les vitesses maximum autorisées dans les différents cas font l'objet du Titre XIV de l'Extrait du R.G.M.

#### 7. CONDITIONS D'EVACUATION DES AUTORAILS.

- 96 Un autorail non accouplable ne pouvant se déplacer par ses propres moyens peut être remorqué par une locomotive ou un autre autorail. Il est interdit de le pousser sauf sur une courte distance, c'est-à-dire entre le lieu de la détresse et la première gare où l'autorail peut être garé, en vue de dégager le plus rapidement possible les voies principales.

L'évacuation d'un autorail accouplable s'effectue suivant les règles prévues pour l'évacuation des trains tractés.

- 97 Il est interdit de laisser les voyageurs dans l'autorail remorqué, sauf pour acheminer celui-ci jusqu'à la gare la plus proche où il est possible d'effectuer le débarquement en sécurité.

Toutefois, les voyageurs sont autorisés à rester dans un autorail des séries 43, 44 et 45 lorsqu'il est remorqué par suite d'avarie, aux conditions ci-après :

- a) l'engin de traction doit commander le frein de l'autorail remorqué;
- b) les portes doivent être verrouillées pendant la marche et commandées manuellement lors du stationnement.

La vitesse maximum du train est déterminée par la vitesse maximum autorisée pour le véhicule et pour la ligne.

- 98 Les instructions relatives à l'accouplement et au désaccouplement des autorails entre eux ou avec une locomotive font l'objet du Titre III et de l'Extrait du R.G.M.

#### 8. TRAIN ARRETE ENTRE LA GARE D'AMONT ET LE TRAIN EN DETRESSE.

- 99 Le rebroussement éventuel à la gare d'amont de tout train arrêté entre cette gare et le train en détresse est effectué dans les mêmes conditions que celles prescrites pour l'évacuation d'un train en entier vers l'amont.

## TITRE IV — ACCIDENTS.

## CHAPITRE I — DEFINITION ET MESURES A PRENDRE.

## 1. DEFINITION.

- 100** On appelle ACCIDENT au sens du présent règlement, tout événement imprévu, autre qu'un incident ou une détresse, rendant la circulation impossible sur une ou plusieurs voies.

## 2. COUVERTURE D'UN OBSTACLE.

- 101** La couverture d'un obstacle se réalise :

- a) temporairement, par un signal mobile d'arrêt présenté ou implanté dans la voie, à 1000 m de l'obstacle (1200 m si la vitesse autorisée dépasse 120 km/h). Un signal implanté est appuyé de 3 pétards placés respectivement à 200, 210 et 220 m en amont;
- b) définitivement, par les signaux fixes d'arrêt des postes de block gardés encadrant le lieu de l'obstruction.

La couverture s'effectue :

- sur une ligne à double voie non équipée de signaux fixes de contre-voie, dans la direction d'où parviennent les trains circulant à voie normale;
- sur une ligne à double voie équipée de signaux fixes de contre-voie, dans la direction d'où parviennent les trains circulant à voie normale et ensuite dans la direction opposée;
- sur une ligne à voie unique, dans les deux directions en commençant par celle d'où est attendu le premier train.

La couverture temporaire d'un obstacle peut être levée dès que l'on a la certitude que la couverture définitive est assurée.

*est-il possible de circuler à l'intérieur du block automatique ?*

### 3. MESURES A PRENDRE PAR LE CONDUCTEUR D'UN TRAIN QUI CONSTATE UN OBSTACLE DANS UNE VOIE VOISINE.

#### 3.1. SUR UNE LIGNE NON EQUIPEE DE SIGNAUX FIXES DE CONTRE-VOIE.

102 Le conducteur d'un train constatant un obstacle dans une voie voisine, fait clignoter ses phares (1), arrête son train, si possible, à proximité d'un appareil téléphonique et effectue les opérations ci-après :

- a) Dès l'arrêt, le conducteur allume la torche à flamme rouge qu'il place dans le support à fixer dans la voie parcourue, à 20 m en aval du train;
- b) Il place le câble de court-circuitage dans la voie obstruée;
- c) Emportant le signal mobile d'arrêt et les 3 pétards, il se rend vers l'aval et assure la couverture de l'obstacle (2) à la distance réglementaire (art. 101 a);
- d) S'il rencontre sur la voie à protéger un signal permanent (couronne de franchissement) avec le feu rouge allumé, il s'abstient de réaliser la couverture temporaire;
- e) S'il rencontre un appareil téléphonique, il avise le signaleur, le chef de ligne ou le dispatcher. Il s'abstient de réaliser la couverture temporaire si son correspondant lui donne l'assurance que les trains seront arrêtés par un signal fixe d'arrêt.

Au cours de la conversation téléphonique, il se tient prêt à présenter le signal mobile d'arrêt si un train devait surgir;

---

(1) Lorsque l'engin moteur est équipé d'un système de clignotement automatique des phares, ceux-ci sont maintenus clignotants pendant toute la durée du stationnement.

(2) Pour un obstacle constaté en aval d'une bifurcation, le conducteur ne réalise la couverture que sur la branche commune. Il demande au signaleur d'assurer la fermeture des signaux des branches convergentes.

- f) Dès qu'il est revenu auprès de son train, le conducteur, qui ne doit pas procéder à la couverture de l'obstacle en vertu du point d) ou e) ci-avant, place le signal mobile non utilisé ainsi que les 3 pétards dans la voie obstruée.

Pour ce qui concerne le câble de court-circuitage, le conducteur se conforme aux dispositions de l'art. 113.

- g) Après la remise en marche du train, le conducteur laisse clignoter les phares jusqu'à ce que le train ait parcouru une distance d'un kilomètre.

### 3.2. SUR UNE LIGNE EQUIPEE DE SIGNAUX FIXES DE CONTRE-VOIE.

- 103 Le conducteur applique les dispositions prévues à l'art. 102 ci-avant, toutefois l'arrêt est à effectuer **immédiatement**.

Dès qu'il est revenu à son train, le conducteur se rend dans la direction opposée en emportant le câble de court-circuitage, le signal mobile d'arrêt et les 3 pétards de la 2<sup>e</sup> cabine de conduite.

Lorsqu'il a dépassé l'obstacle dans le sens d'où peuvent venir les trains circulant à contre-voie, il place le 2<sup>e</sup> câble de court-circuitage et poursuit son chemin pour assurer la couverture à la distance réglementaire (art. 101 a) en appliquant, le cas échéant, les dispositions des littéras d), e) et f) de l'art. 102.

#### Remarques :

- si l'obstacle est constitué par des véhicules échappés et arrêtés, le conducteur en assure l'immobilisation le plus rapidement possible;
- pour assurer la protection de l'obstacle, le conducteur peut faire appel à tout agent en service sans distinction de grade se trouvant sur l'engin moteur, dans le train ou à proximité du train. Dans tous les cas, le personnel d'escorte coopère étroitement avec le conducteur à l'application des mesures de protection.

- 4. Mesures à prendre par le conducteur d'un train qui constate un obstacle dans la voie parcourue**
- 104** Lorsqu'un obstacle dans la voie parcourue (serpentage de la voie, affaissement, caténaire avariée, ...) a été franchi par un train, celui-ci s'arrête d'urgence en essayant de maintenir la section occupée.

Dès l'arrêt et avant toute autre information, le conducteur place le câble de court-circuitage afin de fermer le signal d'amont couvrant la section dangereuse. Ce câble est placé comme suit :

- si le train n'a pas franchi complètement le premier signal d'arrêt en aval de l'obstacle, le câble est placé immédiatement derrière le train;
- si le train a complètement franchi le premier signal d'arrêt en aval de l'obstacle, le câble est placé à 30 m en amont de ce signal.

Le conducteur assure ensuite la couverture de l'obstacle à la distance réglementaire comme prévu ci-avant.

**5. Mesures à prendre par le conducteur en cas d'accident survenant à son train.**

**5.1. MESURES DE PROTECTION.**

- 105** En pleine voie, lorsque la pression dans la conduite générale de son train diminue brusquement (rupture d'attelage ou interruption dans la conduite générale), et qu'il ne peut s'assurer immédiatement que la voie voisine est restée libre, le conducteur fait clignoter ses phares et fait usage de la torche à flamme rouge.

Il place la torche à flamme rouge dans la voie parcourue, à 20 m en avant de son train et, dans la voie voisine, un signal mobile d'arrêt appuyé de 3 pétards (art. 101) à hauteur du véhicule moteur.

Le conducteur procède ensuite à la reconnaissance de son train (la nuit, en s'aidant de la lanterne électrique de secours) (1) en allant jusqu'en queue du train pour vérifier la présence de signal de queue.

Si la voie voisine est restée libre, il enlève le signal mobile d'arrêt et éteint la torche. Si elle est obstruée, il place immédiatement le câble de court-circuitage dans cette voie. A cet effet, il emporte le câble de court-circuitage lors de la vérification du train.

Ensuite, il réalise la couverture de l'obstacle à distance réglementaire.

## 5.2. IMMOBILISATION DU TRAIN ARRETE PAR SUITE D'UN ACCIDENT.

**106** Lorsqu'un train se trouve arrêté par suite d'un accident, le personnel en assure l'immobilisation en appliquant les dispositions du R.G.M. **2.3.4.2.**

Si la rame est scindée ou détachée de la locomotive, chaque tronçon est immobilisé dans les mêmes conditions.

## 6. INFORMATIONS A FAIRE.

**107** Après avoir réalisé ou fait réaliser la couverture de l'obstacle tout agent qui constate un accident ou en est avisé, informe par le moyen le plus rapide:

— **sur une ligne équipée d'un circuit téléphonique d'alarme:**

le dispatcher;

(1) La présence éventuelle dans le train, de wagons contenant des matières inflammables, exclut la torche à flamme rouge pour la reconnaissance du train.



— sur une ligne qui n'est pas équipée d'un circuit téléphonique d'alarme :

- le dispatcher si l'on dispose d'une relation téléphonique directe avec le dispatching;
- le chef de l'une des gares voisines, dans le cas contraire.

Le chef de gare recevant une telle information en avise dans tous les cas le dispatching régional.

L'information doit comprendre tous les renseignements utiles, notamment : la nature des faits, les conséquences (voies obstruées, victimes, etc.), le ou les trains intéressés et, en principe, tout ce qui peut permettre au destinataire de mesurer l'importance de l'accident et prendre les mesures immédiates que la situation requiert.

108 Toute communication téléphonique ou écrite signalant un accident survenu à un train doit être entamée par la mention : **« Accident au train n° ... »**.

7. OBLIGATION DU DESTINATAIRE D'UN AVIS D'ACCIDENT.

109 A la réception d'un avis d'accident, le destinataire :

- en avise ou en fait aviser les gardes-barrières se trouvant dans la section de block obstruée ainsi que les signaleurs des postes de block et les chefs des gares encadrant le lieu de l'accident par la communication :

**« Voie de ..... à ..... obstruée »** ou

**« Les ... (nombre) voies entre ..... et ..... obstruées » ;**

- décide des moyens de secours à mettre en œuvre et procède à leur réquisition;
- déclenche les mesures d'exploitation que la situation comporte;
- donne éventuellement les directives utiles à l'agent qui a fait l'information.

**8. OBLIGATIONS DES SIGNALEURS ET DES GARDES-BARRIERES.**

- 110** Dès qu'ils sont avisés d'un accident, les signaleurs et les gardes-barrières appliquent les dispositions prévues par les articles 35 et 36.

**9. SUPPRESSION DE LA COUVERTURE TEMPORAIRE.**

- 111** Les chefs des gares situées de part et d'autre de l'obstacle se mettent d'accord pour faire supprimer la couverture temporaire, si elle a été effectuée, dès que la couverture définitive de l'obstacle est réalisée.

Sur un tronçon de ligne équipé du block automatique, tous les trains arrêtés entre l'obstacle et le poste de block gardé commandant l'accès à la voie obstruée doivent avoir été préalablement évacués.

**10. LOCALISATION DE L'OBSTACLE.**

- 112** Dès que le personnel sur place est informé de la direction d'où parviendront les éléments de secours, il place un signal mobile d'arrêt à 10 m de l'obstacle dans cette direction. S'il n'en a pas été informé il place un signal mobile d'arrêt de part et d'autre de l'obstacle.

**11. DISPOSITIONS POUR ACTIVER L'ENLEVEMENT DU CABLE DE COURT-CIRCUITAGE PLACE DANS LA VOIE.**

- 113** Un câble de court-circuitage placé dans la voie est susceptible de perturber le fonctionnement des installations des PN automatiques.

Afin de limiter au minimum la durée de telles perturbations le câble doit être enlevé dès que possible en appliquant la procédure ci-après :

- a) le conducteur enlève le câble dès que disparaît la cause qui en a provoqué le placement ou, si cette cause subsiste, après couverture de l'obstacle par signaux fixes;
- b) dans ce dernier cas le conducteur informe du court-circuitage soit le signaleur, soit le chef de ligne, soit l'agent E venu sur place et demande, par la même occasion, de l'aviser dès que le court-circuitage pourra être levé. La réalisation de la couverture par signaux fixes est confirmée au conducteur par communication enregistrée. Le conducteur annote cette communication à son rapport et enlève immédiatement le câble;
- c) si le conducteur doit quitter les lieux sans pouvoir lever le court-circuitage, il informe le dirigeant des opérations de l'endroit exact où le câble a été placé: celui-ci fait le nécessaire pour l'enlèvement du câble dès que sa présence n'est plus justifiée.

## CHAPITRE II — REQUISITION ET ACHEMINEMENT DES MOYENS DE SECOURS.

### 1. REQUISITION.

- 114 La réquisition des moyens de secours est adressée à l'atelier de traction intéressé par le régulateur de ligne. Si l'accident se situe sur une ligne qui n'est pas régulée, le chef de gare transmet la réquisition au Centre Régional de Régulation et de Gestion (C.R.G.).

La réquisition doit comporter tous les renseignements nécessaires et préciser notamment le degré de danger inhérent au transport de marchandises dangereuses. (Exemples: train non dangereux, train dangereux, train dangereux et radioactif, train d'explosifs ...).

Si la chose est possible, la réquisition précise également le côté par lequel les moyens de secours devront arriver sur place.

Si la nécessité de l'intervention d'une grue s'avère évidente, la réquisition en fait mention.

En cas de doute, l'opportunité de faire intervenir une grue est laissée à l'appréciation du personnel M.

En cas de réquisition simultanée d'une même grue, le choix de la réquisition à laquelle il y a lieu de satisfaire par priorité incombe au Centre de Gestion du Trafic (C.G.T.).

- 115 L'effectif des grues du réseau avec indication de la puissance, du point d'attache et de la vitesse maximum de circulation est indiquée au tableau ci-après :

Force	Atelier d'attache	Vitesse maximum
55 t 63T	Schaerbeek	80 km/h
55 t 63T	Ronet	80 km/h
55 t	Anvers-Dam	80 km/h
HS 55 t 55T	Kinkempois	80 85 km/h
HS 20 t 55T	Merelbeke	80 85 km/h

I 3  
x 5

- 116 Pendant les heures de présence du personnel spécialisé, un atelier qui reçoit une demande de moyens de secours doit y satisfaire dans les 30 minutes; dans les autres cas, ce délai peut atteindre 90 minutes. L'atelier indique, aussitôt que possible à la gare de départ, l'heure à laquelle la locomotive ou le train sera mis au signal de sortie de l'atelier.
- 117 Lorsque exceptionnellement l'atelier de traction ne dispose pas des éléments de traction nécessaires pour l'acheminement du train de secours ou de la grue de levage, tous les services réserve et planton étant épuisés, le C.R.G., éventuellement en accord avec le C.G.T., réquisitionne la locomotive d'un train de marchandises pouvant être supprimé.

Pour les interventions urgentes à l'occasion d'accidents de personnes, la suppression d'un train de voyageurs pourra être recherchée dans le même but.

## 2. ACHEMINEMENT.

- 118 La circulation des moyens de secours entre l'atelier et la gare de destination s'effectue conformément aux prescriptions du Titre III, Chapitre II, Rubrique 2.1.

Pour la circulation entre cette gare et le lieu de l'accident il est fait application des dispositions du R.G.S. Fascicule IV, Titre II, relatives aux voies hors service de fait par suite d'obstruction due à un accident.

Si les éléments de secours doivent être expédiés jusqu'à hauteur de l'obstruction sur une voie principale voisine restée libre, la circulation de ces éléments est assimilée à celle d'un parcours local.

### CHAPITRE III — EXECUTION DES TRAVAUX DE RELEVAGE.

- 119 Dès que les moyens de secours sont à pied d'œuvre, le chef d'équipe assure la protection du chantier par des signaux mobiles placés à une distance suffisante pour ne pas contrarier les travaux de relevage ou de réfection. Ces signaux mobiles sont appuyés de 3 pétards à 200, 210 et 220 m.

Dès ce moment, un ordre de marche à vue S 378 est délivré au conducteur de tout mouvement dirigé vers la voie longeant celle où travaille l'équipe de secours. Cet ordre S 378 porte comme motif "Equipe de secours relevant du matériel dans la voie voisine".

La grue ou le train de secours porte, durant son intervention sur place, un feu blanc clignotant repérant le lieu mentionné au S 378.

- 120 Les opérations techniques sont exécutées sous la direction et la responsabilité des chefs des équipes de secours.

Tout mouvement ou tout déplacement du matériel de secours de nature à compromettre la sécurité des circulations s'effectuant sur une voie voisine doit être autorisé par le chef d'une des gares voisines. La demande, la notification de l'autorisation et l'avis d'achèvement sont inscrits dans le carnet de sécurité S 427.

Dans la mesure du possible, un agent de surveillance E est envoyé sur les lieux de l'accident pour garantir la sécurité des circulations. Dans ce cas, le carnet de sécurité S 427 est présenté à cet agent.

En cas d'obstruction de longue durée, une relation téléphonique provisoire est établie entre le lieu de l'accident et l'une des gares voisines.

## CHAPITRE IV — EVACUATION DES TRAINS ET ANNONCE DE LA LIBERATION DE LA VOIE.

### 1. EVACUATION DES TRAINS.

- 121** Les prescriptions du Titre III, Chapitre III réglant les cas similaires sont d'application. Il en est de même pour les éléments de secours circulant sur la voie obstruée.

### 2. ANNONCE DE LA LIBERATION DE LA VOIE.

- 122** Dès que la circulation peut être rétablie sur une voie qui était obstruée, l'agent de surveillance E présent sur les lieux de l'obstruction ou, en son absence, le chef d'équipe avertit le chef de l'une des gares voisines.

- 123** Le chef de gare qui reçoit cette information se concerte avec le(s) chef(s) de la(des) gare(s) située(s) de l'autre côté de l'obstruction, afin de s'assurer que rien ne s'oppose à la reprise de la circulation (rentrée du train de secours, évacuation des parties détachées du train, etc). Il annonce ensuite la remise en service de la voie intéressée par un télégramme libellé comme suit :

**«La circulation peut être reprise entre ..... et .....»;**  
s'il s'agit d'une ligne à voie unique, ou

**«La circulation peut être reprise sur la voie A (ou B)»**  
s'il s'agit d'une ligne à double voie.

Ce télégramme chemine de poste à poste jusqu'au(x) chef(s) de la (des) gares située(s) de l'autre côté de l'obstruction. Copie de cette information est donnée au dispatcher ou au Centre Régional de Dispatching.

## 123.32

Page 48.

Si la circulation sur plusieurs voies peut être reprise simultanément, l'information est libellée comme suit :

**«La circulation peut être reprise sur les ... (nombre) voies entre ..... et .....».**

Dans tous les cas, le télégramme indique la (ou les) voie(s) qui reste(nt) éventuellement obstruée(s) ainsi que les restrictions de vitesse qui seraient imposées.

Sur une ligne électrifiée, le télégramme annonçant la libération de la voie doit également préciser que rien ne s'oppose à la circulation des trains électriques sur la ou les voies redevenues libres.

- 124** Les gardes-barrières des P.N. situés dans la section de block où se trouvait l'obstruction, sont avisés de la libération de la voie par les agents qui leur annoncent les trains.



**CHAPITRE V — CAS PARTICULIERS.****1. AVARIE A LA CATENAIRE.**

- 125** Lorsqu'une avarie à la caténaire empêche son alimentation normale et que le répartiteur E.S. suppose que le gabarit de la voie pourrait être engagé, il en avise le dispatcher afin de faire procéder à un examen de la caténaire sur le secteur défaillant. Le dispatcher charge de cette vérification un agent de surveillance E de la gare située dans le secteur et se trouvant dans les conditions les plus favorables pour intervenir.

Lorsque la distance à parcourir le justifie, l'agent de surveillance prend place sur un train devant circuler sur la voie voisine ou sur un train ou un engin moteur mis en marche à cette fin. La vitesse du train est limitée à 60 km/h., voire une vitesse inférieure selon les circonstances.

La nuit, cet agent se munit d'une torche électrique; pour que l'examen de la caténaire soit contrarié le moins possible par d'autres sources lumineuses, il évite de prendre place dans la cabine de conduite avant de l'engin moteur.

**2. DIFFICULTES POUR VERIFIER SI LE GABARIT D'UNE VOIE EST LIBRE.**

- 126** A la suite d'un accident, il est parfois impossible au personnel à défaut de moyens adéquats, de déterminer si le gabarit d'une voie est libre.

Dans ce cas, il y a lieu de procéder à un essai en laissant passer un train ou une locomotive à l'endroit de l'obstruction.

Le mouvement est effectué avec la plus grande prudence et à une vitesse telle que l'arrêt immédiat puisse être obtenu à tout moment.

En cas de nécessité, les mêmes dispositions sont prises pour les mouvements ultérieurs.

**123.32**

Page 50.

**3. ACCIDENT SURVENU A UN P.N. A  
SIGNALISATION ROUTIERE AUTOMATIQUE.**

**127** En cas d'accident survenu à un P.N. à signalisation routière automatique, le personnel du train doit vérifier immédiatement la couleur des feux et le tintement éventuel des sonneries, pour autant que le train occupe le P.N.

Si possible, ces constatations sont faites en présence d'un témoin étranger à la Société. L'identité du témoin est demandée lors de cette constatation.

**TITRE V. — TRAIN NE PRESENTANT PAS LES  
SIGNAUX REGLEMENTAIRES.****CHAPITRE I. — SIGNAUX DE QUEUE.****1. Définition.**

**128** Est considéré comme ne présentant pas le signal de queue réglementaire tout train n'étant pas porteur du signal prévu au R.G.S. fascicule I - Titre II.

**2. Train circulant sur des sections non équipées du  
block automatique.****2.1. PRINCIPE.**

**124** Un train ne présentant pas le signal de queue réglementaire ne peut poursuivre sa route sans avoir été vérifié et remis en ordre.

**2.2. MODALITES D'EXECUTION.****2.2.1. ARRET DU TRAIN ET MESURES DE SECURITE.**

**130** Un signaleur constatant le passage à son poste d'un train ne présentant pas le signal de queue réglementaire:

- a) fait arrêter et vérifier le train au poste de block d'aval en lui lançant l'annonce (1):  
« Arrêtez train n° ... ».

Cette annonce est inscrite au carnet de block du sens de marche intéressé et est complétée verbalement par la constatation effectuée.

---

(1) Le signaleur arrête lui-même le train s'il dispose de la commande d'un signal situé à une distance suffisante pour éviter un freinage d'urgence. La procédure à suivre est précisée dans l'I.L.

- b) considère la section de block d'amont comme restant occupée (ne transmet pas l'annonce D pour le train n° ... ou répond «voie occupée» à toute demande de déblocage, selon le cas);
- c) immobilise en position fermée, les signaux donnant accès à la section de block dans laquelle le train s'est engagé.

**131** Le signaleur qui reçoit l'ordre d'arrêter un train en même temps que l'indication de l'absence de signal de queue l'arrête à son signal dans les conditions prévues à l'article 130. Toutefois, s'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur admet le train en gare s'il a la possibilité de l'y arrêter et en informe le chef de gare.

**132** Dans le cas où un poste de block ayant reçu l'ordre d'arrêter un train ne dispose pas des moyens d'y donner suite ou n'est pas parvenu à le faire, il retransmet immédiatement l'ordre au poste d'aval et prend également les mesures prévues à l'article 130.

**133** Dès que le train est arrêté, le signaleur informe le conducteur verbalement ou par téléphone, de la constatation effectuée.

En gare l'information est faite par le chef de gare lorsqu'il se trouve sur place pour intervenir immédiatement.

#### 2.2.2. VERIFICATION DU TRAIN.

**134** La vérification du train consiste à s'assurer qu'il est complet. Cette vérification incombe :

- au chef de gare, s'il se trouve sur place;
- au chef de train, dans le cas contraire.

Elle s'effectue dans les conditions suivantes :

a) **Trains de voyageurs et trains de matériel vide à voyageurs.**

Le chef de train dispose normalement des éléments nécessaires pour s'assurer que le train est complet.

Dans le cas où le conducteur d'un train de matériel vide à voyageurs non escorté par un chef-garde n'a pas été mis en possession de ces éléments, il en informe le signaleur ayant provoqué l'arrêt. Ce dernier considère alors le train comme susceptible d'être scindé et applique les dispositions de la rubrique 2.2.4. ci-après.

#### b) Trains de marchandises.

Le train est complet si un signal de queue, éteint la nuit, est placé sur le dernier véhicule.

En l'absence du signal de queue, il est considéré comme complet si les trois conditions suivantes sont réalisées simultanément :

- la bride du tendeur du dernier véhicule est placée dans le bec du crochet de traction;
- le boyau de la conduite générale du frein automatique est accroché au support ad hoc;
- le robinet d'extrémité de la conduite générale du frein automatique occupe correctement la position « fermée ».

Il est considéré comme susceptible d'être scindé si l'une de ces conditions n'est pas réalisée.

#### 2.2.3. TRAIN COMPLET.

**135** Si le train est complet ou peut être considéré comme complet, il est remis en ordre par le personnel de la gare ou le personnel du train selon le cas. Le signal de queue de réserve dont sont pourvues les locomotives est utilisé en cas de nécessité.

Le conducteur est informé que le train est remis en ordre si l'opération n'as pas été effectuée par ses soins.

Après remise en ordre, l'agent qui s'en est chargé avise le signaleur ayant provoqué l'arrêt du train, que celui-ci est complet et remis en ordre et qu'il peut poursuivre sa route.

- 136** Le signaleur informé que le train est complet lance au poste d'amont l'annonce: «Train n° ... complet».

Cette annonce, inscrite dans le carnet de block du sens de marche du train intéressé, est éventuellement retransmise de block à block vers l'amont, jusqu'au poste de block qui a constaté l'absence de signaux réglementaires.

Dès que cette annonce a été échangée, les postes de block intéressés lèvent les mesures de sécurité appliquées en vertu de l'article 130.

#### 2.2.4. TRAIN SCINDE OU SUSCEPTIBLE D'ETRE SCINDE.

- 137** Lorsque le train doit être considéré comme scindé ou susceptible d'être scindé, l'agent qui a procédé à la vérification en informe :

a) en gare : le chef de gare qui avise le poste d'entrée de sa gare et prend toutes les dispositions nécessaires pour, le cas échéant :

- libérer dans le plus bref délai possible, la voie principale de la partie de queue du train scindé;
- reconstituer le train ou laisser continuer la partie de tête du train après vérification des conditions de freinage existantes et remise en ordre;

b) en pleine voie : le signaleur qui a provoqué l'arrêt du train.

Dans les deux cas, lorsque le train est scindé, la libération de la voie principale s'effectue en appliquant les dispositions appropriées des chapitres I à III du titre III du présent fascicule.

- 138** Le signaleur informé qu'un train est considéré comme susceptible d'être scindé lance à son collègue d'amont l'annonce :

«Train n° X sans signal de queue. Délivrez ordre de marche à vue jusqu'au block n°... au premier train suivant X». (Le poste de block à indiquer est celui qui a arrêté le train dépourvu de signaux réglementaires).

Cette annonce, inscrite dans le carnet de block du sens de marche intéressé, est éventuellement retransmise de block à block, vers l'amont, jusqu'au poste de block commandant l'entrée de la section de block dont le poste de sortie a constaté l'absence de signal de queue réglementaire.

- 139** Les postes de block qui sont intervenus lèvent les mesures de sécurité appliquées en vertu de l'art. 130 c) dès qu'ils ont échangé l'annonce prévue à l'art. 138.

Le dernier poste atteint par cette annonce :

- de la main  
à la main*
- délivre au premier train un S 378 complété par la mention « Train précédent sans signal de queue »;
  - admet le train dans la section pour l'ouverture du signal d'arrêt s'il en a la possibilité sans déplombage, sinon délivre un S 422 pour le franchissement de ce signal;
  - échange avec son collègue d'aval les annonces « C-Cz » pour ce train.

Les postes de block suivants qui sont intervenus procèdent de même pour l'admission du train dans les sections susceptibles d'être occupées. Toutefois, ils ne délivrent pas de S 378.

Dès que ce train a libéré une section de block parcourue dans les conditions énoncées ci-dessus, le signaleur du poste de sortie échange avec son collègue d'amont les annonces « D-Dz » pour le train sans signal de queue et le premier train le suivant. Les numéros des trains intéressés sont donnés sous forme de fraction : en numérotateur, le train sans signal, en dénominateur, le train suivant.

Le S 378 et le S 422 éventuel sont délivrés par le chef de gare s'il s'agit d'un poste de gare.

#### 2.2.5. PARTICULARITES.

- 140** a) Lorsqu'en cas de service à voie unique sous le régime du BSRTF, le premier train devant circuler sur la voie parcourue par le train considéré comme susceptible d'être scindé, doit être expédié en sens inverse, le sens de circulation peut être inversé sans vérification de la libération du tronçon (annonces D-Dz).

Le chef de la gare d'about (M) qui a reçu le train sans signal de queue et présumé être scindé, transmet à son collègue de l'autre gare d'about (P), en remplacement des annonces D-Dz, le télégramme suivant :

«Train P parvenu à M sans signal de queue et susceptible d'être scindé. Sens de circulation à inverser pour train T1 qui circulera en marche à vue».

Ce télégramme chemine de block à block jusqu'à la gare P.

Au reçu de ce télégramme, le chef de gare P donne l'ordre de blocage à son signaleur comme en situation normale.

A l'exception de la vérification de la libération de la section, les signaleurs situés sur le tronçon effectuent les opérations de blocage comme prévu.

Le chef de gare M remet au conducteur du train T1 un ordre de marche à vue valable jusqu'à la gare P.

Les signaleurs échangent les annonces C-Cz pour l'expédition du train.

Après libération d'une section de block par le train T1, les signaleurs échangent les annonces D-Dz pour les trains T et T1, en commençant par le train T.

Si une section de block située en dehors du tronçon exploité à voie unique a été affectée par la constatation de l'absence du signal de queue du train T, la gare d'about intéressée applique sur cette section les dispositions de la rubrique 2.2.4. ci-avant.

b) Lorsque, sur une ligne à voie unique, le premier train devant circuler après le train considéré comme susceptible d'être scindé, doit être expédié en sens inverse, le chef de la gare de croisement (M), qui a reçu le train sans signal de queue et présumé scindé, transmet à son collègue de l'autre gare de croisement (P), en remplacement des annonces D-Dz, le télégramme suivant :

«Train T parvenu à M sans signal de queue et susceptible d'être scindé. Train T1 circulera en marche à vue».



Ce télégramme chemine de block à block jusqu'à la gare P.

Le chef de gare M remet au conducteur du train T1 un ordre de marche à vue valable jusqu'à la gare P.

Les signaleurs échangent les annonces C-Cz pour l'expédition du train.

Après libération d'une section de block par le train T1, les signaleurs échangent les annonces D-Dz pour les trains T et T1, en commençant par le train T.

### **3. Trains circulant sur des tronçons équipés du block automatique.**

#### **3.1. PRINCIPE.**

**141** Le principe énoncé sous rubrique 2 du présent chapitre reste d'application.

#### **3.2. MODALITES.**

##### **3.2.1. ARRET DU TRAIN ET MESURES DE SECURITE.**

**142** Le signaleur du poste d'entrée d'un tronçon équipé du block automatique qui constate le passage à son poste d'un train ne présentant pas le signal de queue réglementaire, applique les prescriptions de l'art. 130.

Si toutefois, il est en même temps poste de sortie d'un tronçon équipé du block automatique, le signaleur transmet l'annonce «Train n° X sans signal de queue» au poste d'amont lui ayant expédié le train n° X si ce dernier n'a pas déjà introduit un autre train dans le tronçon.

Le signaleur ayant reçu l'annonce «Train n° X sans signal de queue» applique la mesure prévue à l'art. 130c).

Les art. 131 à 134 restent d'application.

**3.2.2. VERIFICATION DU TRAIN.**

**143** La vérification du train s'effectue comme prévu à l'art. 134.

**3.2.3. TRAIN COMPLET.**

**144** Les dispositions des art. 135 et 136 sont d'application.

Si, toutefois, le signaleur qui a arrêté le premier train devant suivre le train sans signal de queue obtient l'indication «Tronçon libre» donnée par l'appareillage de son poste avant la réception de l'annonce «Train n° X complet», il lève la mesure de sécurité prévue par l'article 130c) et laisse continuer le train.

Dans le cas où il aurait appliqué en même temps la mesure prévue par l'art. 130b), il ne la lève qu'après réception de l'annonce «Train n° X complet» (cas d'un poste d'entrée d'un tronçon de block automatique qui est poste de sortie d'une section de block normale).

**Remarque :** l'indication de la libération d'un circuit de voie, obtenue au TCO d'un poste de signalisation, a, pour les itinéraires en gare ou dans un grand complexe, la même valeur que l'indication «Tronçon libre» pour un tronçon de block automatique.

**3.2.4. TRAIN SUSCEPTIBLE D'ETRE SCINDE.**

**145** Lorsque la vérification du train fait apparaître qu'il est susceptible d'être scindé et que l'indication «Tronçon libre» n'est pas obtenue au poste d'entrée, la voie doit être considérée comme étant obstruée et il doit être fait application des dispositions appropriées du titre III ou IV du présent règlement.

Préalablement, les chefs de gare encadrant le tronçon intéressé se concertent afin de faire procéder à l'exploration de la voie, soit par une locomotive à vide, soit par le premier train devant circuler en sens inverse sur la voie voisine. Un agent E accompagne éventuellement ce parcours.

A cette fin, le chef de gare qui expédie la locomotive ou le train, remet au conducteur un ordre de marche à vue valable pour le tronçon intéressé et inscrit l'ordre d'explorer la voie au rapport du conducteur.

En cas d'obstruction, le conducteur ou l'agent E en informe ou fait informer le chef de gare via le premier téléphone rencontré (téléphone d'alarme, de signal, P.N., poste de block), en donnant tous les renseignements nécessaires (nombre de véhicules arrêtés, déraillés, ... ).

Dans le cas où rien d'anormal n'est constaté, il en informe le poste de block de sortie du tronçon.

## CHAPITRE II. — SIGNAUX DE TÊTE.

**146** Un train portant un feu rouge à l'avant ou ne portant aucun feu blanc la nuit, doit être arrêté en appliquant les dispositions de l'art. 130a).

Le conducteur est informé par le signaleur et remet son train en ordre. Celui-ci peut alors poursuivre sa route.

**TITRE VI — ECHAPPEMENT DE VEHICULES.****1. TRANSMISSION DE L'ALERTE.**

- 147** En égard à l'urgence des mesures à prendre, toute alerte d'échappement de véhicules est transmise verbalement et ne donne lieu à aucune inscription.
- 148** Tout agent, qui en pleine voie ou en gare, s'aperçoit que des véhicules se sont échappés, alerte par le moyen le plus rapide un chef de gare, un signaleur ou un garde-barrière ainsi que le dispatcher si la ligne est équipée d'un circuit téléphonique d'alarme.
- 149** Le **garde-barrière** qui constate une dérive ou qui en est avisé en premier lieu alerte l'agent qui lui annonce les trains.
- 150** Le **signaleur d'un poste de block** qui constate une dérive ou qui en est avisé par un agent autre que le signaleur du poste de block voisin alerte, dans la direction suivie par les véhicules, le signaleur du premier poste de block ainsi que les gardes-barrières auxquels il annonce les trains. Il en avise ensuite le dispatcher ainsi que le chef de gare s'il s'agit d'un poste de gare.
- 151** Les **signaleur d'un poste de block** qui est avisé par un poste de block voisin d'une dérive de véhicules met tout en œuvre pour arrêter ces véhicules. S'il n'a pas la certitude de pouvoir les arrêter ou s'il n'y est pas parvenu il retransmet l'alerte comme ci-dessus.
- En gare il avise le chef de gare dès la réception de l'information.
- 152** Le **chef de gare** qui constate ou qui est avisé de l'échappement de véhicules prend immédiatement toutes dispositions utiles pour arrêter ces véhicules. S'il n'a pas la certitude de pouvoir les arrêter, il alerte le signaleur le plus proche dans la direction suivie par les véhicules. Il en avise ensuite le dispatcher.

**153** L'alerte indique la voie parcourue (voie normale ou contre-voie), la direction suivie par les véhicules et, si possible, le nombre et la nature des véhicules en précisant s'ils sont attelés entre eux et s'ils sont occupés.

**154** L'information est ensuite donnée au chef de gare ou, en son absence, au signaleur de la gare d'où se sont échappés les véhicules.

Dans le cas où les véhicules se sont échappés d'une installation intermédiaire dépourvue de personnel, cette information est transmise au premier poste de block gardé, situé à l'amont de l'endroit de l'échappement.

## **2. MESURES A PRENDRE A LA RECEPTION DE L'ALERTE.**

**155** Tout agent, dispatcher, chef de gare, signaleur, garde-barrière au courant d'une dérive de véhicules provoque l'arrêt de tous les trains devant circuler ou circulant sur toutes les voies du tronçon de ligne sur lequel l'alerte a été lancée et interdit la circulation routière sur les P.N. Cette mesure ne vise évidemment pas les trains précédant les véhicules échappés.

Ces interdictions seront maintenues jusqu'au moment de la réception de l'avis annonçant l'immobilisation des véhicules.

## **3. MESURES A PRENDRE POUR ARRETER LES VEHICULES.**

**156** On s'efforce d'arrêter les véhicules en répandant des cendres ou du ballast sur les rails, en utilisant des blocs d'arrêt, en les dirigeant sur une voie de garage ou vers une voie en rampe, en provoquant leur déraillement, etc.

Si on recourt au déraillement, il faut peser les conséquences de cette décision en tenant compte de l'occupation éventuelle des véhicules échappés et de celle des véhicules qui pourraient être tamponnés. On évitera de provoquer un déraillement qui soit de nature à obstruer une voie principale.

Chaque dérive constitue un cas d'espèce. Les mesures à prendre doivent tenir compte de l'endroit où l'on se trouve, des moyens dont on dispose, du profil de la voie, de l'intensité et de la nature des circulations, du danger de collision, etc.

Une consigne établie pour chaque gare précisera les mesures particulières que justifie la situation topographique des lieux. Cette consigne devra être approuvée par l'IPX.

#### 4. MESURES A PRENDRE APRES L'ARRET DES VEHICULES.

##### 4.1. INFORMATIONS A FAIRE.

**157** Le personnel qui a provoqué l'arrêt des véhicules assure leur immobilisation ainsi que leur protection dans la voie parcourue et, le cas échéant, celle de l'obstacle créé dans la voie voisine. Il informe ou fait informer le chef de gare le plus proche du nombre et des numéros des véhicules arrêtés et de leur situation (déraillés ou non) en précisant les voies qui sont obstruées.

**158** Le chef de la gare où les véhicules ont été arrêtés ou le chef de gare qui a été avisé d'une immobilisation de véhicules indique au chef de la gare d'où les véhicules se sont échappés (gare d'amont si la dérive a pris naissance en pleine voie) le nombre et les numéros des véhicules arrêtés.

Dès que ce dernier chef de gare a l'assurance que tous les véhicules qui se sont échappés sont immobilisés, il en avise les gares et postes de block par le télégramme suivant :

**«Tous les véhicules échappés de ..... sont arrêtés à ..... (ou entre ..... et .....)».**

Cette annonce chemine via les postes de block du ou des tronçon(s) intéressé(s) jusqu'à la dernière gare ou poste de block atteint par l'alerte.

Les gardes-barrières sont avisés de l'arrêt des véhicules par les agents qui leur annoncent les trains.

Sur les lignes dispatchisées, le dispatcher est avisé immédiatement de l'arrêt des véhicules.

- 159** Les chefs de gare intéressés et, éventuellement, le dispatcher, se mettent ensuite d'accord pour rétablir la circulation des trains.

**4.2. MESURES DE SECURITE.**

- 160** A la réception de l'information annonçant l'immobilisation des véhicules, les obstacles placés sur les rails en vue de provoquer leur arrêt, sont enlevés.

Dans tous les cas, les agents qui ont placé ou fait placer des obstacles sur les rails doivent se préoccuper de leur enlèvement.

- 161** Le premier train devant circuler sur le tronçon de ligne qui a été affecté par l'annonce de l'échappement des véhicules doit observer la marche à vue sur ce tronçon.

A cet effet, le chef de la gare d'où les véhicules se sont échappés ou le chef de la gare située à l'amont du point d'échappement (le signaleur s'il s'agit d'un poste de block de pleine voie) délivre au conducteur de ce train un ordre de marche à vue valable entre l'endroit de l'échappement et le premier poste de block gardé suivant.

La marche à vue est ensuite prescrite de poste de block gardé à poste de block gardé jusqu'au dernier poste qui a été atteint par l'annonce de l'échappement.

- 162** Si l'échappement des véhicules a eu pour conséquence l'obstruction d'une ou de plusieurs voies, les chefs de gare qui en sont avisés appliquent les dispositions prévues par le titre IV en cas d'accident.

**TITRE VII — TRANSBORDEMENT DES VOYAGEURS.**

- 163 En principe, le transbordement des voyageurs est effectué par autobus entre les gares qui se prêtent le mieux à cette organisation.

Les gares disposent d'une liste établie par IPX et indiquant les autobus à réquisitionner.

- 164 Si une raison impérieuse justifie l'organisation d'un transbordement de voyageurs en pleine voie, un chef de gare prend, sur place, la direction des opérations afin d'assurer la sécurité des voyageurs et de coordonner les mouvements des trains et des rames.

Les endroits à désigner pour l'embarquement et le débarquement seront judicieusement choisis en vue de faciliter la circulation des voyageurs.

- 165 Les opérations de transbordement comportent également l'acheminement des bagages, des colis et des dépêches postales. En cas de besoin, il y a lieu de réquisitionner la main-d'œuvre et les moyens de transport nécessaires.

- 166 La circulation entre une gare et le lieu de l'obstruction, des trains destinés à assurer le transbordement des voyageurs est organisée par les chefs de gare.

Ces deux agents prennent toutes dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation ainsi que la sécurité des points dangereux à franchir.

Dans la section de block obstruée, les trains circulent en marche à vue.

La pénétration dans la section de block obstruée est autorisée par l'ouverture du signal pour petit mouvement si le signal d'arrêt en est équipé, dans le cas contraire, à la faveur d'un S 422 établi pour un petit mouvement.



**123.32**

**Page 66.**

Sur un tronçon de ligne équipé du block automatique, la circulation des trains assurant le transbordement des voyageurs entre le poste de block gardé situé à l'entrée du tronçon et le lieu de l'obstruction se fait comme en service normal.

Pour le retour du train, il est fait application des dispositions relatives à la circulation des parcours locaux (R.G.S. Fascicule II, Titre II, III, IV ou VIII).

## **TITRE VIII. — REcul D'UN TRAIN OU D'UNE PARTIE D'UN TRAIN SUR UN PARCOURS LIMITE.**

### **1. Principe.**

**167** Le recul sur un parcours limité est admis, dans les conditions indiquées ci-après, soit pour ramener le train à quai, soit pour lui permettre de se lancer en vue de gravir une rampe ou franchir avec pantographes abaissés une section de ligne, soit pour effectuer des opérations (trains de travaux).

Le recul exige la présence d'un agent précédant la rame, se tenant sur le premier véhicule en tête de la rame ou sur le marchepied du premier véhicule qui en est muni. Cet agent doit pouvoir se tenir en communication constante avec le conducteur. Le mouvement de recul est interdit si cette condition ne peut être réalisée.

Le recul ne peut s'effectuer qu'avec prudence et sans dépasser la vitesse de 20 km/h.

Si l'autorisation du signaleur ou du dispatcher est requise (art. 169 à 174), le conducteur inscrit l'autorisation à son rapport et informe le chef de train.

Tout mouvement de recul devant franchir un P.N. automatique est interdit.

### **2. Ligne équipée du block-system par téléphone ou par appareils enclenchés.**

#### **2.1. LE REcul S'EFFECTUE DANS LA SECTION DE BLOCK OCCUPEE PAR LE TRAIN SANS DEPASSER LE SIGNAL DE BLOCK D'AMONT.**

**168** Le recul peut s'effectuer d'office sous la protection du signal de block; si la chose est possible, le conducteur en informe le dispatcher, un chef de gare ou un signaleur, en utilisant tout relation téléphonique qui se présente.

Toutefois lorsque le mouvement de recul doit franchir des appareils de voie, le conducteur doit s'assurer auprès du chef de gare ou du signaleur que ces appareils peuvent être franchis sans danger.

## **2.2. LE TRAIN SE TROUVE A CHEVAL SUR DEUX SECTIONS DE BLOCK.**

Le recul est subordonné à l'autorisation du signaleur qui, au préalable, devra se prémunir contre les dangers pouvant résulter du fonctionnement intempestif d'une pédale.

Avant d'autoriser le mouvement, le signaleur prend les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du franchissement des points dangereux qui pourraient être atteints par le mouvement de recul. Il délivre un ordre de franchissement S 422 pour le signal de block lors de la reprise de la marche en avant (1).

## **2.3. LE RECVL ENTRAINE LA REOCCUPATION MOMENTANEE DE LA SECTION DE BLOCK QUI A ETE LIBEREE.**

Le mouvement est subordonné à l'autorisation du signaleur du poste de block de sortie de la section qui a été libérée.

Avant d'autoriser la réoccupation de la section de block le signaleur prend les dispositions prévues à l'art. 169 et en outre :

- s'assure que la section est libre et qu'aucun déblocage n'a été accordé au poste d'entrée de la section de block qui va être réoccupée;
- informe le signaleur du poste d'entrée de cette section de block qui va être réoccupée et échange avec lui les annonces «CCV-CCVz» et «Am-Bm» pour le train;
- délivre éventuellement un ordre de franchissement S 422 pour le signal de block lors de la reprise de la marche en avant (1).

---

(1) Le signal de block doit être ouvert si cette opération n'entraîne aucun déplombage au poste de signalisation.

### 3. LIGNE EQUIPEE DU BLOCK-SYSTEM AUTOMATIQUE.

- 171 Sur les lignes régulées, le mouvement de recul est subordonné à l'autorisation du régulateur de ligne.
- 172 Avant de donner cette autorisation, le régulateur de ligne prescrit au signaleur du premier poste de block gardé situé en amont de suspendre toute expédition de train sur le tronçon intéressé et de lui préciser les numéros des trains éventuellement engagés derrière le train qui doit reculer.
- 173 Si aucun train n'est engagé entre le poste de block gardé et le train qui doit reculer, le régulateur de ligne autorise le mouvement de recul après avoir reçu l'assurance que les mesures de sécurité pourront être prises pour garantir la sécurité du franchissement des points dangereux qui pourraient être atteints.
- 174 Si un ou plusieurs train(s) est(sont) engagé(s) derrière le train qui doit reculer, aucun mouvement de recul ne peut commencer avant que le régulateur de ligne n'ait été avisé par les chefs de train de l'arrêt définitif de tous les trains.
- Après examen de la situation, le régulateur de ligne fait reculer les trains, soit isolément, soit en les groupant, en se conformant aux dispositions de l'art. 173 pour le franchissement des points dangereux.
- 175 Lorsque le conducteur n'a pas la possibilité d'entrer en liaison avec le régulateur de ligne ou lorsque la ligne n'est pas régulée, le recul d'un train dans une section couverte par un signal d'arrêt permissif peut s'effectuer aux conditions suivantes :
- le recul s'effectue dans la section de block occupée par le dernier véhicule du train, sans franchir aucun point dangereux et sans dépasser le signal de block d'amont;
  - le mouvement s'effectue à la vitesse de l'homme marchant au pas;
  - le mouvement doit être arrêté dès que la présence d'un train est constatée dans la section occupée ou la section d'amont.

M 376



**AVIS  
D'ANOMALIE, D'ACCIDENT  
OU DE DETRESSE (1)**

Livret HLT,  
3 VII  
Annexe 3.

123.32.

ANNEXE

Train n°..... Charge : .....

Cumulée ou endroit de l'arrêt:.....

Motif : .....

.....

**1. PEUT CONTINUER SA MARCHÉ PAR SES PROPRES MOYENS.**

1.1.	si l'essai de dépannage réussit	
1.2.	moyennant seconde visite après environ 10 km.	
1.3.	moyennant autorisation et libération de la voie parcourue	
1.4.	à condition que la voie voisine soit libre et de ne rien croiser	
1.5.	avec effort de traction réduit ..... mot HS	
1.6.	à une vitesse de.....km/h.	

**2. PEUT ETRE EVACUE.**

2.1.	de la façon dont le choix est laissé au service E	
2.2.	après intervention de l'équipe de secours	A M
		B E.S.
2.3.	vers l'aval	A tiré
		B poussé
		C en parties
2.4.	vers l'amont	A tiré
		B poussé
		C en parties
2.5.	à la condition que la voie voisine soit libre et de ne rien croiser.	

**3. ACCIDENT GRAVE.**

3.1.	avec morts et/ou blessés	
3.2.	avec produits dangereux – n° code éventuel	

(1) À remettre à l'agent chargé de transmettre l'information ou à utiliser pour informer le service E.

– En cas de transmission téléphonique :

Nom de la personne informée (à joindre au rapport)

Service ..... N° de la réponse .....

À joindre au rapport à la fin du service si l'information est transmise par téléphone.

**CIRCULATION DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS.**

**Sommaire.**

	Pages
<b>Remarque préliminaire.</b>	
1. Définition . . . . .	1
2. Documents . . . . .	1
3. Etablissement du bulletin . . . . .	3
4. Distribution du bulletin . . . . .	5
5. Autorisation d'expédition . . . . .	6
6. Acheminement . . . . .	7
7. Mesures de sécurité . . . . .	8
8. Croisement et évitement des trains . . . . .	11
9. Consigne de gare . . . . .	17

**Annexe —** Modèle de bulletin pour l'acheminement d'un  
Transport exceptionnel.



## FASCICULE 123.33

### CIRCULATION DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS.

#### REMARQUE PRELIMINAIRE.

Le présent fascicule détermine les prescriptions à observer pour assurer la sécurité de la circulation des T.E.

Le R.G.M. 2.3.7.2 (Extrait R.G.M. titre XII) et la Brochure pour l'étude des T.E. publiée par la Direction M. 23-33 restent d'application pour ce qui concerne l'acceptation et la vérification de ces transports.

#### 1. DEFINITION.

- 1 La définition d'un transport exceptionnel (T.E.) est précisée par le R.G.M. 2.3.7.2. (Extrait R.G.M., titre XII).(1)
  - 1.1. Un T.E. en largeur est de "1<sup>re</sup> catégorie" si, compte tenu de tous ses déplacements, il ne dépasse pas l'axe de l'entre-voie. Il est de "2<sup>e</sup> catégorie", si dans les mêmes conditions il dépasse cet axe.
  - 1.2 Un T.E. en hauteur est un transport qui n'engage que la partie supérieure du gabarit de chargement.

#### 2. DOCUMENTS.

- 2 2.1 Procédure normale.

La circulation d'un T.E. fait l'objet d'un bulletin spécial établi par IPX dont relève la gare de départ ou la gare d'entrée sur le réseau, s'il nécessite :

- une réduction de la vitesse maximale théorique du train;
- des restrictions de croisement ou conditions spéciales de circulation;
- un acheminement par train extraordinaire.

---

(1) La circulation des wagons de grande longueur est assimilée à celle des T.E. et doit faire l'objet d'un bulletin ou d'un télégramme conformément aux dispositions du présent fascicule. Les dispositions à prendre pour assurer la sécurité de la circulation font l'objet de l'Avis n° 20M/16E/14 ES du 31.12.1980.



2.2 Procédures simplifiées.

3 2.2.1 Les transports exceptionnels repris aux listes 47A à 47D du tome III du L.S.T. (véhicules spéciaux - Kangourous - Huckepack - grands conteneurs), circulent selon une procédure simplifiée détaillée aux listes précitées.

4 2.2.2 Dans le cas d'un transport exceptionnel sans restriction de croisement, le bulletin peut être remplacé par un télégramme.

2.2.3 En cas d'urgence, l'acheminement d'un transport exceptionnel soumis à des restrictions de croisement peut également être réglé par télégramme, moyennant l'application des dispositions ci-après :

- la procédure doit recevoir l'accord préalable de la Direction M., Bureau 23-33;
- les services qui ne sont pas chargés d'en assurer la retransmission reçoivent, en entier, le télégramme remplaçant le bulletin;
- si le télégramme est transmis par l'IPX aux centres de retransmission (C.R.T.), il est limité pour ce qui concerne l'horaire, les conditions de circulation et les particularités éventuelles, au tronçon compris entre chaque C.R.T. sur l'itinéraire suivi.  
Copie du télégramme partiel est également transmis à la gare gérante lorsque le C.R.T. n'est pas une gare autonome ainsi qu'aux gares autonomes non situées sur l'itinéraire suivi, lorsqu'au moins une de leurs dépendances est concernée par la circulation du transport;
- si le télégramme est transmis par le centre de diffusion télégraphique (C.D.T.), IPX veille à l'information des gares gérantes et/ou autonomes comme prescrit ci-avant.

Entre les C.R.T., le télégramme est transmis sous forme de T.C.O. conformément aux dispositions du R.G.E. 123.30;

- lors de la transmission de l'accusé de réception du télégramme TCO au C.R.T. dont il émane, le texte de la communication reçue est collationné verbalement. En cas d'erreur ou d'omission constatée, la communication reçue dans la ou les gares d'amont est collationnée et rectifiée. Le collationnement s'effectue en sens inverse de la retransmission jusqu'à ce que la source de l'erreur ou de l'omission ait été découverte;
- chaque gare autonome accuse réception du télégramme à son IPX pour elle-même et pour ses dépendances.

L'accusé de réception rappelle les conditions particulières de circulation qui concernent cette gare ainsi que celles qui concernent ses dépendances;

- les IPX s'assurent que toutes les conditions particulières de circulation intéressant leur groupe ont bien été prises en charge par une gare de leur groupe;
- l'autorisation d'expédition donnée par l'IPX est subordonnée au contrôle des accusés de réception par un fonctionnaire responsable;
- les autres dispositions du présent fascicule non modifiées par celles ci-dessus restent d'application au même titre que pour les bulletins.

### 3. ETABLISSEMENT DU BULLETIN.

- 5 3.1. Le bulletin comportera notamment les renseignements suivants :
- nature et catégorie du transport;
  - la mention „aviser le personnel en service le long des voies” si le chargement dépasse le rail extérieur de plus de 1,50 m;
  - numéro de l'autorisation préalable accordée par le Service M.;

- itinéraire imposé et numéros des trains par lesquels le transport doit être acheminé avec dates de circulation;
- conditions d'acheminement et mesures de sécurité particulières éventuellement imposées (classement, escorte, restrictions de croisement ou de vitesse, conditions de circulation dans les gares, etc.);
- pour les T.E. de 2<sup>e</sup> catégorie, largeur d'entre-voie nécessaire pour autoriser un croisement;
- autorisations éventuelles de circulation à contre-voie.

- 6 3.2. Lorsque le transport est acheminé par train extraordinaire, le bulletin mentionne, en outre, l'horaire du train ainsi que les conditions de composition, de classement, de remorque et d'escorte.

Un modèle de bulletin figure en annexe au présent fascicule.

- 7 3.3. Si le T.E. a pour destination un réseau étranger, les indications autres que celles relatives à l'acheminement sont précisées jusqu'à la frontière de sortie. L'acheminement est tracé jusqu'à la gare frontière de sortie.

L'IPX du groupe dont dépend cette dernière détermine, en accord avec son collègue du réseau voisin, la suite de l'acheminement ainsi que les mesures de sécurité complémentaires qui seraient éventuellement à prendre, entre la gare belge de sortie et la gare étrangère d'entrée.

Il publie un bulletin complémentaire qui est envoyé aux gares belges intéressées, à la gare étrangère d'entrée ainsi qu'à la Direction régionale du réseau voisin. Si la gare de départ et la gare frontière de sortie relèvent d'un même groupe, un seul bulletin est publié.

- 8 3.4. Par dérogation à ce qui précède, pour les T.E. à destination de la D.B. et pour la seule relation Montzen - Aix-Ouest, l'IPX du groupe de départ indique dans son bulletin l'**acheminement et toutes les conditions de circulation** jusqu'à la gare étrangère d'entrée. La même procédure est admise pour les T.E. à destination de la France pour la relation Erquelinnes - Jeumont.

#### 4. DISTRIBUTION DU BULLETIN.

- 9 4.1. Le bulletin est adressé par IPX :
- à la Direction M., bureaux 22-11, 23-33;
  - à la Direction E., bureaux 12-32, 13-41, 13-42, 13-51, 15-13;
  - à la Direction C., bureau 62-11;
  - à la Direction F., bureaux 41-32, 41-33 (pour les trains militaires), 41-34;
  - aux IPX, IPV, IPES et Représentants Commerciaux Régionaux intéressés;
  - à la gare de départ;
  - aux gares situées sur l'itinéraire à parcourir ainsi qu'aux gares appelées à intervenir dans la circulation du T.E. et situées sur les branches non parcourues des bifurcations.  
Les bulletins destinés aux gares non autonomes leur sont transmis par l'intermédiaire de la gare autonome dont elles relèvent;
  - aux ateliers de traction participant à la remorque ainsi qu'aux services (arrondissements E.S. et V., services M. des groupes), dont l'intervention est nécessaire pour l'application des mesures de sécurité prévues.
- 10 4.2. Un exemplaire est en outre adressé :
- aux agents de maîtrise du service V., chargés de l'application des mesures de sécurité;
  - à tous les arrondissements V. et E.S., tous les agents de maîtrise et surveillants de travaux V. du parcours si le bulletin porte la mention "Aviser le personnel en service le long des voies".

- 11 4.3. Les agents de maîtrise et surveillants de travaux du Service V. accusent réception du bulletin à leur arrondissement.

Les Services M. des groupes, les ateliers de traction, les arrondissements E.S. ainsi que les gares autonomes accusent réception à l'IPX de leur groupe. Les arrondissements V. procèdent de même après avoir reçu accusé de réception de leur personnel.

- 12 4.4. Remarque : Dans le cas où un bulletin prévoyant l'application de mesures de sécurité ne peut être expédié le jeudi pour un transport appelé à circuler le samedi, le dimanche ou le lundi, IPX annonce par télégramme, le vendredi matin au plus tard, la publication du bulletin.

Le télégramme indique l'itinéraire du transport et la date de mise en marche. Il n'est adressé qu'aux destinataires repris sous chiffre 4.2.

Ceux-ci prendront les dispositions nécessaires pour entrer en possession du bulletin en temps utile et en accuser aussitôt réception.

## 5. AUTORISATION D'EXPEDITION.

- 13 5.1. Un T.E. ne peut être expédié qu'après autorisation définitive de la Direction M. bureau 23-33 auprès de l'IPX.

IPX la transmet à la gare de départ (1) sous la forme du télégramme suivant :

"Pouvez expédier T.E. faisant l'objet de mon bulletin n° ..... du .....  
Autorisation définitive n° ..... du ....."

- 14 5.2 Dans certains cas, l'autorisation définitive est délivrée directement au chef de gare de départ par le contremaître du Service M. Le chef de gare en informe IPX qui délivre ensuite l'autorisation d'expédier, dans les mêmes conditions que ci-dessus.

- 15 5.3 Dans tous les cas, avant de transmettre ce télégramme, IPX s'assure que tous les accusés de réception se trouvent en sa possession et en celle de ses collègues des groupes sur lesquels circule le transport.

---

(1) Lorsque la gare de départ n'est pas autonome, l'IPX donne l'autorisation d'expédier le T.E. au chef de la gare gérante qui la retransmet à la dépendance concernée.

- 16 5.4 Le chef de la gare de départ mentionne le numéro et la date de l'autorisation définitive sur les documents accompagnant le transport.
- 17 5.5. Le départ d'un T.E. devant franchir la frontière est annoncé aussitôt que possible au réseau voisin intéressé, par un télégramme émanant de l'IPX dont relève la gare de départ.

De plus, avant le départ de la gare-frontière de sortie, celle-ci annonce le T.E. par télégramme à la gare-frontière étrangère voisine.

## 6. ACHEMINEMENT.

- 18 6.1. Les T.E. sont normalement acheminés par les trains réguliers. Il se fait obligatoirement par train extraordinaire si le T.E. est soumis à une restriction de vitesse incompatible avec la vitesse maximale théorique des trains réguliers. L'acheminement par train extraordinaire peut également être prévu par le Service M. ou par le Service E. si les conditions techniques ou d'exploitation l'exigent.
- 19 6.2. L'identification d'un T.E. se fait, aussi bien en trafic international qu'en trafic intérieur, au moyen d'étiquettes bleues R.I.V. modèle U.

Ces étiquettes comportent trois parties. Deux d'entre elles sont à placer dans chacun des porte-étiquettes du wagon, la troisième est à coller sur la lettre de voiture.

Ces étiquettes sont établies et fournies par les agents de maîtrise M. Ceux-ci placent dans les porte-étiquettes les parties prévues à cet effet et remettent à la gare, la partie à coller sur la lettre de voiture.

## 7. MESURES DE SECURITE.

20 7.1. Si un T.E. ne peut être acheminé selon l'itinéraire prescrit, une nouvelle autorisation du bureau M. 23-33 fixant le nouvel itinéraire est nécessaire.

21 7.2. L'itinéraire de tout transport symétrique pouvant croiser est étudié à voie normale et à contre-voie pour autant que cela n'implique pas des conditions de circulation différentes.

La Direction M. 23-33 notifie cette particularité dans son autorisation.

22 7.3. Un T.E. doit être retenu en cas d'obstacle ou d'accident inopiné sur la voie parcourue ou sur une voie adjacente et ayant une incidence sur l'état de la voie ou sur le gabarit d'obstacle.

Sa continuation est subordonnée à la remise d'une attestation du délégué V. (Chef de section ou Inspecteur Technique) confirmant le rétablissement, pour la voie à parcourir, des conditions antérieures de circulation au point de vue voie, à la vitesse près, et au point de vue gabarit d'obstacle (jusqu'à l'axe de l'entre-voie pour un T.E. en hauteur).

Pour la circulation de grands conteneurs ou assimilés (1), l'attestation pourra être délivrée par le contre-maître V. intéressé.

- 23 7.4. Un T.E. différé au départ ou en cours de route doit faire l'objet d'une nouvelle autorisation. Cette autorisation est délivrée par l'IPX dirigeant le groupe sur lequel le transport se trouve. Un nouveau bulletin est établi.

Le chef de la gare dans laquelle un T.E. est différé en avise sur-le-champ le C.R.G. du groupe dont il relève.

Le C.R.G. en avise ou fait aviser immédiatement tous les services locaux et gares intéressés par la suite du parcours.

- 24 7.5. En cas de garage, le T.E. (2) ne peut circuler :
- sur les voies en bordure desquelles se trouve une des installations fixes suivantes : superstructure de pont à peser, passet, rampe et quai de chargement surélevé, jauge de chargement;

---

(1) Pour l'application de cet article, les transports de grands conteneurs ou assimilés autres que T.O. (liste 47 D du Tome III du L.S.T.) sont tous à considérer comme T.E. en hauteur.

(2) Pour l'application de cet article, les transports de grands conteneurs ou assimilés autres que T.O. (liste 47 D du Tome III du L.S.T.) sont tous à considérer comme T.E. en hauteur.



- sur les voies interdites par le bulletin d'acheminement du T.E.;
- à l'intérieur d'un hangar, sauf mention contraire figurant au bulletin d'acheminement.

- 25 7.6. Si le bulletin le prescrit, tout le personnel en service le long des voies, y compris les signaleurs et gardes-barrières doit être informé du passage du T.E.

Cette information incombe aux chefs de gare, aux chsc E.S., aux ctm et surveillants V., chacun d'entre eux pour le personnel relevant de son autorité.

L'information attirera l'attention des intéressés sur le danger que présente le chargement en raison de sa largeur.

- 26 7.7. Lorsque la circulation d'un T.E. nécessite la mise hors tension d'un tronçon ou d'un secteur caténaire, le bulletin doit indiquer ce tronçon ou secteur avec les sectionnements qui le limitent et préciser les „cas” correspondants du tableau II à appliquer.

Après avoir fait appliquer les couvertures spécifiées au bulletin, le régulateur régional sollicite la mise hors tension en adressant au répartiteur E.S. le télégramme suivant :

„Je demande la mise hors tension du tronçon (ou du secteur) caténaire, voie ..... entre sectionnement ..... et sectionnement ....., cas n° ....., pour circulation T.E. bnx n° ..... du ..... de IPX ....., couvertures appliquées”.

Le répartiteur E.S. réalise la mise hors tension demandée et fait procéder à la „mise à la terre” du tronçon isolé.

Il lance ensuite au régulateur régional le télégramme suivant :

„Le tronçon (ou secteur) caténaire, voie ..... est hors tension entre le sectionnement ..... et le sectionnement ..... pour circulation T.E. bnx n° ..... du ..... de IPX .....”.

Le régulateur régional répercute ce télégramme aux gares intéressées.

Lorsque le T.E. a dégagé le tronçon hors tension, le régulateur régional en informe le répartiteur E.S. Ce dernier fait supprimer la mise à la terre et procède à la remise sous tension. Il invite ensuite le régulateur régional à ordonner la suppression des couvertures.

Le formulaire S 505 n'est pas utilisé dans ce cas.

## 8. CROISEMENT ET EVITEMENT DES TRAINS.

- 27 8.1. 1<sup>er</sup> cas — Le T.E. ne peut croiser aucun autre T.E. de la 1<sup>e</sup> ou de la 2<sup>e</sup> catégorie.

Dans le cas où un T.E. soumis à cette restriction est susceptible de croiser ou d'éviter un autre T.E. de 1<sup>e</sup> ou de 2<sup>e</sup> catégorie, l'acheminement du transport organisé en second lieu doit être réglé de façon que la rencontre s'effectue dans une gare désignée par le bulletin. Les deux T.E. ne pourront emprunter des voies adjacentes dans la traversée de la gare.

Lorsque les nécessités d'exploitation l'exigent, le point de rencontre peut être modifié, moyennant accord préalable échangé par télégramme entre les chefs de gare intéressés.

L'autorisation du régulateur régional est sollicitée sur les lignes régulées.

En cas de retard de trains, susceptible de provoquer un croisement ou un évitement imprévu de deux T.E., les C.R.G. prennent les mesures nécessaires pour que l'opération s'effectue dans une gare où un chef de gare est présent. En vue de leur fournir les éléments nécessaires pour remplir cette mission, tout retard de l'un des T.E. se produisant sur une ligne non régulée doit être signalé, par la première gare qui en a connaissance, au C.R.G. du groupe dont elle relève.

- 28 8.2. 2<sup>e</sup> cas — Le T.E. ne peut croiser aucun véhicule à l'arrêt ou en circulation, à gauche dans le sens de sa marche.

La voie adjacente côté gauche doit être complètement libérée aux endroits où la largeur de l'entre-voie n'atteint pas celle indiquée par le bulletin.

L'itinéraire d'un transport soumis à cette restriction ne peut, en principe, comporter un changement de front.

Si des nécessités d'exploitation exigeaient une dérogation à cette règle, les mesures prévues au 3<sup>e</sup> cas ci-après devraient être appliquées pour toute circulation dans le sens de marche opposé à celui du départ.

- 29 8.3. 3<sup>e</sup> cas — Le T.E. ne peut croiser aucun véhicule à l'arrêt ou en circulation, ni à gauche ni à droite.

8.3.1. Les voies adjacentes doivent être libérées, tant dans les gares qu'en pleine voie, aux endroits où la largeur de l'entre-voie n'atteint pas celle indiquée par le bulletin. Le croisement du T.E. avec un train ainsi que l'évitement sont interdits en dehors des gares. Une consigne 20/1A établie par IPX indique, pour chaque groupe, les gares où des croisements et évitements peuvent s'effectuer.

La circulation du T.E. se règle entre ces gares.

Avant d'expédier le T.E. vers la gare B, la gare A en sollicite l'autorisation de la gare B par TCO sous la forme :

"Dernier train reçu de B est X. Puis-je expédier Y bulletin T.E. n° ..... du .....".

Les gares intermédiaires non autorisées à effectuer un croisement ou un évitement et dans lesquelles un chef de gare se trouve présent, ainsi que tous les postes de block de pleine voie occupés par un chef de gare, participent à l'échange de la TCO. Ils complètent la TCO s'ils ont expédié eux-mêmes un train sur le tronçon AB.

Si X est bien le dernier train expédié, B accorde l'autorisation par TCO sous la forme :

"Dernier train expédié vers A est X. Pouvez expédier Y bulletin T.E. n° ..... du .....".

Si X n'est pas le dernier train expédié, B peut accorder l'autorisation sous la forme :

"Dernier train expédié vers A est Z. Après arrivée de ce train, pouvez expédier Y bulletin T.E. n° ..... du .....".

Si les conditions d'exploitation l'exigent, un croisement peut s'effectuer à un poste de bifurcation de pleine voie à la condition d'y détacher un chef de gare. Le poste de pleine voie se trouve dès lors assimilé à une gare et participe à l'échange des télégrammes au même titre qu'une gare autorisée à effectuer des croisements (1).

L'expédition d'un T.E. par la gare de croisement d'amont n'est pas autorisée avant de s'être assuré des possibilités de réception de la gare de croisement d'aval. A cette fin, le poste de bifurcation adresse à la gare de croisement d'aval, sous forme de T.C.O. transitant par les gares intermédiaires, le télégramme suivant :

"La gare de ..... peut-elle recevoir le T.E. n° ..... sous les conditions définies dans le bulletin ?".

- 
- (1) Lorsqu'il s'agit d'un poste de bifurcation fonctionnant au départ d'une cabine nodale ou d'une installation télécommandée sous la Direction d'un chef de gare et lorsque toutes les conditions de sécurité relatives à la circulation des trains sont assurées au moyen d'un appareillage approprié, ce poste de bifurcation de pleine voie est considéré comme surveillé en permanence par le chef de gare.

Dans l'affirmative, la gare de croisement d'aval adresse au poste de bifurcation la réponse ci-après dans les mêmes conditions :

"Oui, le T.E. n° ..... peut être reçu à ..... dans les conditions définies dans le bulletin".

Dans la négative, la gare de croisement d'aval diffère sa réponse jusqu'au moment où elle envisage que la réception du T.E. sera possible.

Dès réception de ce télégramme, le poste de bifurcation agit comme gare de croisement et alerte la gare de croisement d'amont pour entamer les formalités.

La même procédure peut être appliquée pour la continuation du T.E. entre deux postes de bifurcation successifs agissant comme gare de croisement.

Dans le cas où un T.E. ne peut croiser aucun véhicule à l'arrêt ou en circulation en un point déterminé du parcours (tunnel), le bulletin désigne les gares situées de part et d'autre de ce point qui sont chargées de régler la circulation du T.E. conformément aux prescriptions ci-avant.

### 8.3.2. REMARQUES.

- 30 8.3.2.1. Toute modification, dans l'ordre de succession des trains prévu par le bulletin, requiert un accord préalable, échangé par télégramme entre chefs de gare intéressés.

L'autorisation du régulateur régional est sollicitée sur les lignes régulées.

Sur les lignes à voie unique, la modification du point de croisement s'effectue conformément aux dispositions du R.G.E. 123.10. Les télégrammes sont complétés par une mention rappelant la présence du T.E. dans le train.

**31 8.3.2.2.** La sécurité de la circulation sur les tronçons comportant une bifurcation de pleine voie est assurée par les dispositions complémentaires suivantes dans le cas où un chef de gare n'y est pas détaché :

- a) Lorsque le transport doit être expédié d'une gare située sur le tronçon commun, l'autorisation d'expédition doit être sollicitée également de la 1<sup>re</sup> gare ouverte au service des trains située sur la branche non parcourue;
- b) Lorsque le transport doit être expédié d'une gare située sur l'une des branches vers le tronçon commun, la gare située sur celui-ci ne peut accorder l'autorisation qu'après s'être assurée que le dernier train expédié vers l'autre branche a complètement libéré le tronçon commun.

**32 8.3.2.3.** Lorsqu'un T.E. doit circuler à contre-voie en raison de sa nature même (condition imposée par la Direction M.), la circulation s'effectue suivant les dispositions :

- du BSRM (R.G.E. 123.23, titre V) sur les tronçons équipés de l'appareillage BSRM, lorsque les gares de croisement et d'évitement désignées au bulletin coïncident avec les gares d'about du ou des tronçons à parcourir à contre-voie;
- du R.G.E. 123.20, titre VIII (tronçon entièrement parcouru à contre-voie), entre les gares de croisement désignées au bulletin, dans les autres cas.

Lorsqu'il est fait application du R.G.E. 123.20, titre VIII :

- les télégrammes de demande et d'octroi de l'autorisation d'expédier le T.E. à contre-voie doivent transiter (et être éventuellement rectifiés) par toutes les gares intermédiaires dans lesquelles un chef de gare est présent;

- les signaleurs des postes de gare sont informés par le chef de gare qui est responsable des mesures de sécurité à prendre pour l'exécution du mouvement;
- les signaleurs des postes de pleine voie sont informés par le chef de gare d'amont dans le sens de circulation du T.E.; ces signaleurs appliquent les mesures de sécurité prévues sous chiffres 88 a) et 88 b) de l'Instruction locale de leur poste et 88 d) s'il s'agit d'un poste d'about jouant le rôle d'un poste intermédiaire; ils confirment l'exécution de ces mesures au chef de gare qui les a informés;
- la retransmission, par les chefs de gare intermédiaires, de l'autorisation d'expédier le T.E., confirme que les mesures de sécurité sont prises dans leur propre gare ainsi que dans les postes de pleine voie auxquels ils ont annoncé la circulation du T.E.

**33 8.3.2.4.** Lorsqu'un T.E. ne pouvant rien croiser à gauche ou ne pouvant rien croiser ni à gauche ni à droite doit circuler à contre-voie, il est fait simultanément application des articles 29 et 32 ci-dessus.

Toutefois, afin d'obtenir l'assurance de la libération de la voie adjacente, les télégrammes de demande et d'octroi d'autorisation d'expédier le T.E. sont les suivants:

**Demande de chst A** (éventuellement rectifiée par le chef d'une gare intermédiaire):

„Dernier train expédié vers B est T. Dernier train reçu de B est X. Puis-je expédier à contre-voie Y, bulletin T.E. n° ..... du .....?”

**Réponse de chst B** (éventuellement rectifiée par le chef d'une gare intermédiaire):

„Dernier train reçu de A est T. Dernier train expédié vers A est X. Pouvez expédier à contre-voie Y, bulletin T.E. n° ..... du .....”.

ou

„Dernier train reçu de A est T. Dernier train expédié vers A est Z. Après arrivée de ce train, pouvez expédier à contre-voie Y, bulletin T.E. n° ..... du ..... ”.

- 34 8.3.2.5. Les télégrammes prévus aux articles 29 ou 33 ci-dessus doivent être adaptés de manière à obtenir l'assurance de la libération de la voie principale adjacente lorsqu'il se présente, pour cette voie adjacente, une situation particulière telle que mise hors service temporaire avec circulation de trains de travaux ou engins spéciaux du service V., circulation à contre-voie du dernier train, etc.

En cas de nécessité, l'assurance de la libération de la voie adjacente est obtenue par sa remise en service en temps voulu pour l'expédition du T.E.

- 35 8.3.2.6. Lorsqu'un T.E., dont la circulation à contre-voie est imposée ou autorisée par la Direction M., doit emprunter un tronçon sur lequel le service à voie unique est organisé, le train acheminant ce T.E. circule dans les conditions prévues pour le R.G.E. 123.23 (BSR Tf ou BSRM). Le cas échéant, il est fait application des articles 33 et 34 ci-avant pour ce qui concerne la libération de la voie adjacente.

## 9. CONSIGNE DE GARE.

- 36 Une consigne locale (n° 20/1B) est établie par les chefs des gares autonomes pour les installations dont ils ont la gestion.



## 123.33

Page 18.

Cette consigne précise notamment :

- les modalités d'application de la présente réglementation;
- les dispositions à prendre pour aviser le personnel intéressé de toute restriction de circulation imposée;
- les mesures de sécurité nécessaires pour assurer la protection de ces transports tant à l'occasion de leur séjour que de leur circulation en gare;
- le personnel à détacher éventuellement dans des postes de pleine voie;
- les voies sur lesquelles la circulation des T.E. est interdite.

MODELE DE BULLETIN POUR L'ACHEMINEMENT  
D'UN TRANSPORT EXCEPTIONNEL.

A) Par trains ordinaires.

- a) Nature du transport.
- b) Catégorie du T.E. - mention éventuelle: „Aviser personnel en service le long des voies”.
- c) Date de départ.
- d) N° d'autorisation provisoire.
- e) Itinéraire obligatoire - n° des trains d'acheminement.
- f) Conditions d'acheminement:
  - 1) Classement dans le train.
  - 2) Escorte ou accompagnement et obligations du personnel en cours de route.
- g) Mesures de sécurité.
  - 1) Restrictions de croisement (1).
  - 2) Largeur d'entre-voie nécessaire.
  - 3) Réduction de vitesse.
  - 4) Circulation dans les gares et en pleine voie.
  - 5) Mesures de sécurité sur lignes électrifiées.
  - 6) Autres mesures de sécurité.
- h) Autorisation éventuelle de circulation à contre-voie.
- i) Consignes à appliquer.
- j) Taxation.
- k) Remarques.
- l) Distribution.  
Cz à IPX de votre groupe.

B) Par trains extraordinaires.

En cas d'acheminement du T.E. par train extraordinaire les rubriques e) et f) sont à remplacer par la rubrique suivante :

- e) - f) Train extraordinaire :
- 1) Composition et classement;
  - 2) Vitesse maximum;
  - 3) Horaire;
  - 4) Remorque;
  - 5) Escorte ou accompagnement et obligations du personnel en cours de route.

---

(1) A noter selon l'un des 3 cas repris par le présent fascicule aux points 8.1 - 8.2 - 8.3.

