



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction du Service de la Voie

REGLEMENT GENERAL

DE LA

VOIE

(R. G. V.)

Fascicule III

LA VOIE ET SES DEPENDANCES

3^{me} PARTIE

Mesures de sécurité

1965

Tableau des suppléments en vigueur à l'avis 1 V. de 1965.

R.G.V. - Fascicule III - 3ème partie.

Ce tableau remplace tout tableau antérieur.

Un tiré à part en est distribué sous le code 01.

N° du supplément	N° et année de l'avis	N°s des articles et annexes modifiés	N° des pages à remplacer	Observations
1	1 V / 1974	Art. 304		
2	8 V / 1978	Art. 231 et 232		
3	10 V / 1979	Art. 327		
4	10 V / 1983	Art. 238 et 332		

LA VOIE ET SES DEPENDANCES

3^e Partie

MESURES DE SECURITE.

CHAPITRE I. — MESURES DE SECURITE DANS L'EXECUTION DU TRAVAIL A LA VOIE.

	Pages	Articles
1. Principe	211	230
2. Carnet de sécurité		
A. Généralités	211	231
B. Agents détenteurs du carnet de sécurité	212	232
3. Lignes à exploitation simplifiée et lignes industrielles		
A. Définition	212	233
B. Mesures de sécurité	212	234 - 235
4. Consignes locales	213	236
5. Couverture des chantiers de voie		
A. Principes	214	237
B. Choix de l'intervalle d'exécution des travaux	215	238
C. Obligations du chef de chantier ...	215	239
D. Obligations de l'agent couvrant un chantier	215	240
E. Couverture d'un chantier autorisé par E.S. 427	215	241
F. Travaux urgents	216	242
G. Suppression de la couverture d'un chantier	216	243
H. Arrêt d'un train	217	244
6. Prescriptions complémentaires pour travaux en gare, en tunnel, sur viaduc, en tranchée étroite et sur les chantiers de voie		
A. Travaux en gare	217	245

	Pages	Articles
B. Tunnels, viaducs, tranchées étroites	218	246
C. Chantiers de travaux de voie		
Téléphone de campagne	218	247
Portières des wagons	218	248
Connexions	219	249
7. Mesures à prendre sur les chantiers où la vitesse des trains doit être réduite		
A. Réductions de vitesse	219	250
B. Déplacement des signaux de réduction temporaire de vitesse	220	251
C. Circulation accidentelle à contre-voie sur un tronçon de voie sur lequel une réduction temporaire de vitesse est imposée	220	252
 CHAPITRE II. — MANUTENTION DES MATERIAUX DE VOIE.		
1. Généralités	221	260
2. Rails		
A. Chargement	221	261
B. Déchargement	221	262
3. Traverses		
A. Chargement	222	263
B. Déchargement	222	264
4. Appareils de voie	222	265
5. Accessoires	223	266
6. Transports par lorry		
A. Définition du lorry	223	267
B. Vitesse de marche	223	268
C. Utilisation	223	269
D. Lieu de dépôt. Cadenassage	224	270

	Pages	Articles
E. Conduite des lorrys	224	271
F. Freinage	224	272
G. Chargement de rails sur lorrys ...	224	273
H. Longueur maximum des rails	225	274
I. Entretien des lorrys	225	275
7. Transports par draisine et tracteur		
A. Généralités	225	276
B. Feuille de route V. 459	225	277
C. Vitesse autorisée pour les drai- sines légères	227	278
D. Détresse ou accident	227	279
 CHAPITRE III. — FORTES GELEES ET CHUTES ABONDANTES DE NEIGE.		
1. Organisation		
A. Généralités	231	280
B. Prévisions météorologiques	232	281
C. Organisation du travail de déblaie- ment	232	282 - 283
Plantons	233	284
Surveillance des équipes	234	285
Libération des équipes	234	286
D. Travaux à exécuter par les agents du service de la voie	234	287
E. Protection des agents	235	288
F. Outillage et matières	235	289
G. Installations hydrauliques	236	290
H. Boissons chaudes	236	291
2. Emploi de divers procédés de déblaie- ment ou de fonte des neiges		
A. Généralités	236	292
B. Sel brut	236	293
C. Eau salée	236	294
D. Déblaiement au moyen d'outils ...	237	295
E. Procédés de fonte de la neige et du verglas	238	296

**CHAPITRE IV. — REDUCTION TEMPO-
RAIRE DE VITESSE ET CIRCULA-
TION ANORMALE POUR L'EXECU-
TION DES TRAVAUX**

1. Réductions temporaires de vitesse

A. Généralités

	Pages	Articles
Avis de réduction temporaire de vitesse	241	300
Suspension de réduction tempo- raire de vitesse	242	301
Suppression de réduction tempo- raire de vitesse	242	302
Zone de réduction temporaire de vitesse se déplaçant sur une gran- de distance	242	303

B. Signalisation des zones de réduction permanente de vitesse et des zones de réduction temporaire de vitesse pour la circulation à contre-voie

	243	304
--	-----	-----

C. Prescriptions spéciales

Sens de déplacement des chantiers	243	305
Longueur de la zone de réduction temporaire de vitesse	244	306

2. Circulations anormales

A. Généralités

Travaux, quelle qu'en soit la durée, exécutés sur une section de ligne équipée d'une signalisation fixe de contre-voie	244	307
Travaux d'une durée maximum de 3 jours calendriers consécutifs sur une section de ligne non équipée d'une signalisation fixe de contre-voie	244	308
Travaux d'une durée de plus de 3 jours sur une section de ligne non équipée d'une signalisation de contre-voie	245	309
Détournement de trains	245	310

	Pages	Articles
Suspension des A.C.A. et A.D. ...	246	311
Suppression des A.C.A. et A.D. ...	246	312
B. Circulation à voie unique faisant l'objet d'un A.C.A.		
Dispositions à prendre pour permettre aux trains de s'engager à contre-voie	246	313
Autorisation et achèvement du travail	247	314
C. Horaire des trains	247	315
D. Circulation des trains de route sur une voie mise temporairement hors service pour l'exécution des travaux	248	316
3. Dispositions communes		
A. Forme des avis		
Couleur des avis	249	317
A.R.T.	249	318
A.C.A.	250	319
Bulletin ou télégramme à lancer par IPX pour organisation d'un service à voie unique	252	320
Télégramme à lancer pour organisation d'un détournement	252	321
A.D.	252	322
Avis de suspension d'un A.R.T., A.C.A. ou A.D.	252	323
Ajournement d'un A.R.T., A.C.A. ou A.D.	252	324
Réduction de la vitesse prévue à un A.R.T. ou à un A.C.A.	253	325
Avis de suppression d'un A.R.T. ou de rétablissement de la circulation normale	253	326

	Pages	Articles
B. Rédaction des avis et approbation	253	327
C. Numérotage des avis	254	328
D. Distribution des avis	254 - 257	329 - 332
E. Accusé de réception	257	333
F. Rétablissement de la circulation normale	257	334
G. Prévisions	258	335
 CHAPITRE V. — TRAVAUX SUR LIGNES ELECTRIFIEES.		
1. Exécution de travaux à proximité des lignes caténares	261	350
2. Mise hors tension	261	351
3. Cas particuliers	261	352

3^e Partie.

MESURES DE SECURITE.

CHAPITRE I. — MESURES DE SECURITE A PRENDRE EN CAS DE TRAVAUX EXECUTES DANS LES VOIES ET LEURS ABORDS.

1. Principe.

ART. 230.

Tout agent travaillant, isolément ou en brigade, dans ou à proximité des voies principales ou accessoires en exploitation, doit être protégé contre les risques d'accident pouvant résulter du passage des trains. Les mesures de protection à prendre sont décrites au Titre IV, Chapitre I du R.G.S.H.T.

Lorsqu'exceptionnellement le chef-poseur est amené à détacher 3 agents ou plus, il désigne pour prendre la direction de cette nouvelle brigade, un poseur de voie spécialisé ou à son défaut, le poseur de voie le plus qualifié.

2. Carnet de sécurité.

A. GENERALITES.

ART. 231.

Sauf urgence, aucun travail susceptible de modifier les conditions de sécurité de la marche des trains, ne peut être entamé qu'avec autorisation préalable inscrite sur formulaire E.S. 427 (carnet de sécurité), conformément aux prescriptions du R.G.S., fasc. V, titre I, chap. I.

Toutefois, il est dérogé à cette règle dans le cas considéré à l'art. 235 ci-après.

B. AGENTS DETENTEURS DU CARNET DE SECURITE.

ART. 232.

Tout conducteur de travaux, contremaître, chef-poseur, poseur de voie spécialisé, ajusteur A des engins de pesage, est habilité pour compléter et présenter le carnet de sécurité.

3. Exécution de travaux sur les lignes à exploitation simplifiée et sur les lignes industrielles.

A. DEFINITION.

ART. 233.

Les lignes et sections de ligne à exploitation simplifiée et les lignes industrielles sont reprises aux listes 29A et 29B du Tome III du Livret du service des trains.

La vitesse y est limitée à 40 km/h.

B. MESURES DE SECURITE.

PROTECTION DU PERSONNEL.

ART. 234.

La protection du personnel est assurée comme prescrit au R.G.S.H.T. Titre IV, chap. I, rubrique 3, art. 9.

PROTECTION DU CHANTIER.

ART. 235.

Les prescriptions dont question à l'art. 231 au sujet de l'emploi du carnet de sécurité E.S. 427 ne sont pas applicables aux travaux exécutés sur ces lignes.

Si des travaux modifiant les conditions de sécurité de la marche des trains doivent s'exécuter entre l'heure normale de départ de la gare, tête de ligne du train régulier de marchandises et le passage de celui-ci sur le chantier (ce qui doit constituer l'exception) le chef-poseur poste, à 1000 m du chantier, un agent porteur du signal mobile d'arrêt.

En dehors de ces heures, le chantier est couvert par le signal mobile d'arrêt, implanté à 1000 m et appuyé à 200 m, en amont par trois pétards placés sur le rail à 10 m l'un de l'autre. (R.G.S. Fasc. I, Titre II, Chap. I).

Des directeurs

4. Consignes locales.

ART. 236.

En cas de travaux importants dans les voies exploitées, nécessitant l'utilisation de plusieurs intervalles entre les trains réguliers, ainsi que pour tous les travaux de pose ou de renouvellement d'appareils de voie : branchement ou traversée, une consigne locale est rédigée et signée par l'Inspecteur technique, d'accord avec les autres services locaux intéressés.

Elle mentionne les travaux à exécuter, leur durée approximative, l'ordre de succession des différentes phases et les mesures à prendre pour assurer la sécurité du personnel et de la circulation des trains, compte tenu des circonstances locales exceptionnelles qui peuvent se présenter.

Le cas échéant, elle indique les modifications à apporter au régime d'exploitation de la gare et désigne nominativement les agents responsables du Service de la Voie (contremaîtres, chefs-poseurs, poseurs de voie spécialisés, etc.) et éventuellement ceux d'autres services (agents de surveillance E., signaleurs, etc.) qui doivent recevoir chacun, contre signature, un exemplaire de la consigne locale.

Pour les mesures générales de sécurité à prendre, la dite consigne locale s'en rapporte aux prescriptions faisant l'objet des art. 19 et 20 du R.G.S. fasc. V, Titre I, chap. II.

Un exemplaire de la consigne locale est envoyé aux ingénieurs et inspecteurs principaux intéressés contre accusé de réception.

Les travaux ne peuvent être entamés aussi longtemps que l'inspecteur technique n'est pas en possession de ces accusés de réception.

En cas d'urgence à justifier, l'Inspecteur technique publie d'office la consigne locale et en envoie copie à son Ingénieur principal.

5. Couverture des chantiers de voie créant des entraves à la circulation des trains.

A. PRINCIPES.

ART. 237.

L'exécution des travaux de voie peut créer des entraves à la circulation des trains.

L'importance des mesures de sécurité à prendre par le chef de chantier (1) dépend de la nature des travaux à exécuter.

a) Lorsque les travaux sont peu importants et n'exigent l'emploi que d'un outillage aisément déplaçable, le temps nécessaire prévu pour rétablir la voie après annonce de l'arrivée du train par le factionnaire chargé de la sécurité du personnel, est compris dans le délai de dégagement.

Dès lors et dans ce cas, la protection du chantier est assurée par le ou les factionnaires.

b) Certains travaux, bien qu'ils puissent comprendre le temps nécessaire au rétablissement de la voie dans le délai de dégagement, doivent être couverts à 1000 m par signaux mobiles d'arrêt.

Ce sont par exemple : le soufflage de traverses métalliques, le soufflage par température élevée, etc.

Ces cas sont spécifiés dans la réglementation qui les concerne.

c) Si au contraire le temps nécessaire au rétablissement de la situation normale est trop important pour être compris dans le délai de dégagement ou s'il ne peut être établi avec certitude, le travail doit être autorisé par E.S. 427 et le chantier doit être couvert comme prévu à l'art. 241 ci-après.

Ce qui précède ne s'applique évidemment pas à la couverture des obstacles imprévus provoqués par les accidents, actes de sabotage etc. pour laquelle il y a lieu d'appliquer les prescriptions du R.G.S., fascicule I, Titre II, Chap. I.

(1) Dans le présent fascicule l'appellation « chef de chantier » désigne le conducteur de travaux, le contremaître de la voie, le chef-poseur ou le poseur spécialisé suivant le cas.

B. CHOIX DE L'INTERVALLE D'EXECUTION DES TRAVAUX.

ART. 238.

Avant d'entamer l'exécution de travaux prévus, le chef de chantier doit se renseigner très exactement sur les heures prévues du passage des trains à l'endroit où il travaille et se rendre compte des difficultés et de la durée du travail à effectuer.

Il choisit un intervalle suffisamment large, de façon à pouvoir rétablir la voie pour l'heure prescrite.

Si pour un motif quelconque dont il a connaissance, le chef de chantier s'aperçoit de l'impossibilité de remettre la voie en service à l'heure prévue, il lui appartient de prévenir l'agent E qui a accordé la coupure de voie en précisant la durée probable de prolongation.

C. OBLIGATIONS DU CHEF DE CHANTIER.

ART. 239.

Lorsque la nature des travaux exige la couverture du chantier, le chef de chantier ne peut, sous aucun prétexte, couper la voie avant que cette couverture ne soit effectivement réalisée.

Son attention est attirée sur le fait que le signal mobile d'arrêt doit être visible à 300 m par les trains intéressés.

D. OBLIGATIONS DE L'AGENT COUVRANT UN CHANTIER.

ART. 240.

L'agent chargé de couvrir un chantier doit être pourvu des signaux mobiles, de deux cornets d'appel, de dix pétards et d'allumettes. Il couvre la voie et se porte à la distance prescrite par le chef de chantier.

E. COUVERTURE D'UN CHANTIER AUTORISE PAR S 427.

ART. 241.

En cas de travaux autorisés par S 427, les mesures de sécurité prises par le chef de gare ou son délégué sont indiquées au carnet S 427. Quelles que soient ces dispositions, le chef de chantier délimite le chantier en plaçant à 100 m, de part et d'autre, un signal mobile d'arrêt.

F. TRAVAUX URGENTS.

ART. 242.

Lorsque des travaux sont à exécuter d'urgence pour des raisons de sécurité et qu'il n'a pas été possible de respecter les prescriptions au sujet de l'emploi du carnet S 427, le chef de chantier doit couvrir le chantier à la distance réglementaire.

En outre et même sur une ligne à double voie, il doit couvrir dans les deux sens, la voie dans laquelle il travaille, en commençant par le sens normal d'arrivée des trains.

Il avertit, ensuite, par les moyens les plus rapides, le poste de signaleur ou la gare la plus proche, en indiquant la durée probable de l'interruption et les mesures de sécurité qu'il a prises.

G. SUPPRESSION DE LA COUVERTURE D'UN CHANTIER.

ART. 243.

Le chef de chantier ne peut supprimer la couverture du chantier avant de s'être assuré que la voie est entièrement dégagée de tout obstacle et qu'elle est dans un état tel que la circulation des trains puisse être assurée sans danger.

L'agent chargé de couvrir le chantier doit rester à son poste jusqu'à ce qu'il ait été rappelé par le chef-poseur, soit à l'aide d'un signal convenu, soit par l'intermédiaire d'un agent.

Il ne peut, sous aucun prétexte, cesser de couvrir la voie à une heure déterminée, sur la simple assurance qui lui aurait été donnée que le travail ne dépasserait pas un temps fixé d'avance.

Par les mots "signal convenu", il faut entendre un signal à vue, à moins que l'on n'ait organisé un autre mode de correspondance (téléphone par exemple) présentant des garanties de sécurité au moins égales.

Les conventions nécessaires sont à arrêter par le chef-poseur avant la mise en place de la couverture du chantier.

H. ARRET D'UN TRAIN.

ART. 244.

Lorsqu'une coupure de voie couverte à la distance réglementaire n'a pu être supprimée à temps, le chef de chantier doit prendre toutes mesures nécessaires pour maintenir la liaison avec le train arrêté de manière à pouvoir lui présenter le signal de passage immédiatement après le rétablissement de la voie.

6. Prescriptions complémentaires pour travaux en gare, en tunnel, sur viaduc, en tranchée étroite et sur les chantiers de voie.

A. TRAVAUX EN GARE.

ART. 245.

Lorsque des travaux sont à exécuter dans une voie accessoire, le chef de chantier doit demander la mise hors service de cette voie par E.S. 427.

Toutefois, si les conditions d'exploitation ne permettent pas de la lui accorder, le chef de chantier peut néanmoins exécuter certains travaux ne créant pas d'obstacle à la circulation des trains, aux conditions suivantes, pour autant qu'elles lui paraissent suffisantes pour assurer la sécurité du personnel, compte tenu des circonstances locales :

- a) protection du personnel comme prescrit à l'art 230;
- b) protection du chantier par signaux mobiles d'arrêt plantés des côtés où les wagons ou les locomotives peuvent se présenter, à 10 m au moins, en avant du chantier ou du premier de tous les véhicules en stationnement.

Si au cours du travail, des véhicules doivent être amenés sur la portion de voie restée disponible, en amont du signal mobile, l'agent chargé de la direction des manœuvres doit au préalable se concerter avec le chef de chantier afin que la sécurité des ouvriers reste constamment et complètement assurée; le signal d'arrêt doit être reporté en tête de la rame nouvelle.

A ce point de vue les dépôts de locomotives et ateliers centraux sont assimilés aux gares.

B. TUNNELS, VIADUCS, TRANCHEES ETROITES.

ART. 246.

L'attention du personnel est spécialement attirée sur la stricte application des prescriptions du R.G.S.H.T., Titre IV, chap. I, rubr. 3, art. 12 à 14.

Quiconque pénètre dans un tunnel doit connaître le sens de circulation des trains, ainsi que les mesures de protection à observer.

A l'approche d'un train, il y a lieu de gagner immédiatement une niche, en évitant autant que possible de traverser la voie; lorsqu'il est trop tard pour l'atteindre, il est prescrit de se coucher sur le sol, tout contre et le long de la paroi du tunnel.

On ne peut quitter la niche avant d'avoir acquis la certitude qu'aucun train n'arrive.

Avant le commencement de travaux en tunnel, sur viaduc de grande longueur ou en tranchée étroite, chaque ouvrier doit savoir dans quelle niche, sur quelle plate-forme ou à quel endroit il devra se réfugier.

C. CHANTIERS DE TRAVAUX DE VOIE.

TELEPHONE DE CAMPAGNE.

ART. 247.

Sur les chantiers importants, il convient d'installer un téléphone de campagne, permettant au chef de chantier de se renseigner sur la marche des trains et d'accomplir les formalités imposées pour l'usage du carnet E.S. 427.

Ce téléphone est desservi, si c'est nécessaire, par un agent spécialement désigné.

PORTIERES DES WAGONS.

ART. 248.

Lors du déchargement de matériaux (ballast, grenaille etc.) en voie principale, le chef-poseur portera une attention toute particulière sur la fixation et la bonne position des portières des wagons du côté de l'entre-voie.

Si des portières de wagons même munies de cliquets doivent rester ouvertes, du côté de l'entre-voie, elles doivent être maintenues par des crochets du type spécial imposé par la Direction de la Voie, à l'exclusion de tout autre.

Les portières sur lesquelles le crochet s'adapte mal, ne peuvent être ouvertes du côté de l'entre-voie.

Pendant le passage d'un train sur la voie voisine, les crochets sont maintenus en place par les ouvriers se trouvant sur les wagons et les opérations de déchargement vers l'entre-voie sont suspendues.

CONNEXIONS.

ART. 249.

Au cours des travaux, les connexions des signaux et des appareils de voie doivent toujours être bien dégagées.

7. Mesures à prendre sur les chantiers où la vitesse des trains doit être réduite.

A. REDUCTIONS DE VITESSE.

ART. 250.

Du fait de travaux effectués à la voie ou de toute autre circonstance, il est parfois nécessaire de réduire la vitesse maximum autorisée sur la ligne.

La zone de réduction de vitesse doit être aussi réduite que possible.

Les mesures à prendre pour imposer le ralentissement sont rappelées ci-après, suivant le cas considéré :

1^{er} cas : Les travaux sont imprévus. Se conformer aux prescriptions du R.G.S., Fasc. I, art. 120 et 121.

2^e cas : Les travaux sont prévus, mais de courte durée (24 h maximum). Les mesures prescrites par le R.G.S., Fasc. V, art. 21 ou 23 sont d'application.

3^e cas : Les travaux sont prévus et d'une durée de plus de 24 heures. Il est publié un avis de réduction temporaire de vitesse (R.G.V., Fasc. III, 3^e partie, chap. IV).

Lorsqu'un ralentissement commandé par signal mobile doit être imposé sur une grande longueur, le signal mobile de ralentissement doit être répété à des intervalles de 1000 m.

B. DEPLACEMENT DES SIGNAUX DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE.

ART. 251.

Lorsqu'une zone de réduction temporaire de vitesse se déplace dans le sens inverse de la marche des trains, les signaux sont à avancer dans l'ordre : triangle vert, triangle jaune, panneau T.W. On doit profiter autant que possible de l'intervalle entre deux trains pour effectuer le déplacement des signaux; sinon le chantier doit disposer d'un triangle jaune supplémentaire qui est installé au nouvel emplacement avant l'enlèvement du triangle jaune en service.

C. CIRCULATION ACCIDENTELLE A CONTRE-VOIE SUR UN TRONÇON DE VOIE SUR LEQUEL UNE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE EST IMPOSEE.

ART. 252.

Les chefs des deux gares qui peuvent être le point initial d'un tronçon de voie où se fait la circulation accidentelle à contre-voie reçoivent copie des avis de réduction temporaire de vitesse mis en vigueur entre les gares en question, afin de pouvoir avertir les machinistes de ce qu'ils rencontreront une zone de réduction de vitesse non signalisée pour le sens de marche suivi.

Lorsqu'une zone de réduction de vitesse se déplace sur ce tronçon, ces chefs de gare doivent être informés par le chef de chantier des modifications aux points extrêmes de cette zone. Cette prescription n'est pas applicable sur les lignes équipées d'une signalisation fixe de contre-voie car dans ce cas, les signaux de réduction temporaire de vitesse sont implantés pour les 2 sens de circulation.

CHAPITRE II. — MANUTENTION DES MATERIAUX DE VOIE.

1. Généralités.

ART. 260.

Les mesures de précaution à prendre pour éviter les accidents lors de la manutention du matériel et des matériaux de voie font l'objet du Titre IV, chapitre II, rubr. 2, du Titre VIII, chapitre II, rubrique 2, art. 7 et rubrique 3, art. 2 du R.G.S.H.T.

2. Rails.

A. CHARGEMENT DE RAILS.

ART. 261.

Les rails sont chargés :

- a) **latéralement** soit par plan incliné formé de rails distants d'environ 5 m et ne pouvant s'élever de plus de 50 à 60 cm au dessus du plancher du wagon, soit au moyen de potences fixées aux longerons du wagon, soit au moyen de dispositifs spéciaux approuvés par la Direction de la Voie;
- b) **par l'about du wagon** qui est alors pourvu d'une glissière ou d'un plan incliné permettant la montée du ou des rails tirés par un câble accroché soit à un tracteur, soit à un treuil installé sur un tracteur ou sur un wagon.

On peut charger en même temps 2 rails dont les extrémités, côté wagon, sont emprisonnées dans un sabot spécial qui glisse dans la glissière ou sur le plan incliné.

La longueur maximum des rails à charger doit être fonction de la puissance de l'engin utilisé.

B. DECHARGEMENT DES RAILS.

ART. 262.

Les rails sont déchargés par plan incliné, par potences ou par l'about du wagon. Dans ce dernier cas, l'extré-

mité du wagon est pourvue d'un plan incliné approprié afin d'éviter toutes détériorations aux rails lors de leurs chutes dans la voie. On peut décharger deux rails en même temps. Un câble est attaché à chacun d'eux puis accroché au rail de la voie au moyen d'un étrier. Les deux rails glissent lorsqu'on fait avancer le wagon.

3. Traverses.

A. CHARGEMENT DES TRAVERSES.

ART. 263.

Le chargement des traverses peut se faire au moyen d'un chargeur de traverses accroché à la paroi du wagon ou par équipes de 3 ouvriers ou par plan incliné lorsqu'il s'agit de traverses en béton. Le plan incliné est constitué de 2 rails s'appuyant d'une part sur le sol et d'autre part contre le tablier du wagon. Les traverses sont poussées sur le wagon puis reprises par des ouvriers qui les classent soigneusement.

B. DECHARGEMENT DES TRAVERSES.

ART. 264.

Le déchargement des traverses est généralement effectué par équipes de 2 ouvriers. Chaque traverse est jetée à côté de la voie. Elle est ensuite reprise par d'autres ouvriers et rangée le long de la piste.

Le déchargement des traverses en béton se fait soit à l'aide d'une grue, soit à l'aide d'un plan incliné approprié. On doit veiller à éviter tout contact brutal avec le sol ou avec des pièces dures.

4. Appareils de voie.

ART. 265.

Le chargement et le déchargement des appareils de voie se font à l'aide d'une grue. Si l'on ne dispose pas d'appareils de levage, on fait usage du plan incliné, en ayant soin de placer des pièces de bois dans le prolongement des rails du plan incliné.

5. Accessoires.

ART. 266.

Les accessoires de pose ne peuvent être chargés sur les wagons plats utilisés pour le transport des rails ou appareils de voie, alors même qu'ils feraient partie d'une même expédition à moins qu'ils ne soient boulonnés aux rails ou appareils proprement dits.

6. Transports par lorry.

A. DEFINITION DU LORRY.

ART. 267.

Le lorry est un véhicule léger aisément dérailable et muni d'au moins quatre roues. Il est dépourvu de moteur. Deux lorrys accouplés au moyen de barres d'accouplement prévues à cet effet constituent un diplory mais est assimilé à un lorry.

B. VITESSE DE MARCHE.

ART. 268.

Il est interdit de dépasser, en charge ou à vide, la vitesse de 12 km/h.

C. UTILISATION.

ART. 269.

- a) Les lorrys sont réservés au transport de matériaux.
- b) Plusieurs lorrys accouplés pour le transport d'un seul chargement sont assimilés à un seul lorry. Le chargement doit obligatoirement reposer sur tous les lorrys.
- c) Plusieurs lorrys ne peuvent être envoyés simultanément en un point situé en pleine voie, à moins que la voie ne soit mise hors service pour des travaux ou lors d'un accident.
- d) Si des lorrys sont accouplés de façon à former une rame remorquée par un tracteur, les règles relatives à la circulation des draisines ou tracteurs sont d'application; toutefois la vitesse autorisée est limitée à 12 km/h.

D. LIEU DE DEPOT — CADENASSAGE.

ART. 270.

Un lorry en dépôt définitif ou provisoire ne peut être laissé sur rails sans l'autorisation expresse du chef de gare.

Lorsqu'il n'est pas utilisé, le lorry est déraillé et écarté du gabarit; ses roues sont calées au moyen d'une chaîne fermée par cadenas et attachée à un poteau ou à un anneau solidement ancré à une installation fixe.

Le lieu de dépôt doit, autant que possible, se trouver à proximité de la maisonnette du chef-poseur de voie ou à un endroit sur lequel une surveillance ininterrompue peut être exercée.

E. CONDUITE DES LORRYS.

ART. 271.

Les prescriptions du R.G.S.H.T., Titre IV, chap. III, rubrique 2 doivent être strictement observées.

Les formalités à remplir pour la circulation du lorry font l'objet du R.G.S., fasc. IV, Titre I, chap. I.

F. FREINAGE.

ART. 272.

Tout lorry doit être muni d'un frein toujours accessible et en bon état de fonctionnement; avant le départ, le conducteur doit vérifier tous les freins du lorry.

G. CHARGEMENT DE RAILS SUR LORRYS.

ART. 273.

Il est interdit de superposer deux assises de rails. Les rails sont posés sur leur patin qui ne peuvent se toucher. Dans les brigades à faible effectif, il peut être fait usage avantageusement de lève-rails pour suspendre les barres sous la traverse des lorrys. La charge maximum par lorry (4 roues) est de 7,5 t.

H. LONGUEUR MAXIMUM DES RAILS.

ART. 274.

Il est interdit de transporter par lorrys des rails de 54 m de longueur et plus, à moins qu'ils ne soient suspendus au moyen de lève-rails.

I. ENTRETIEN DES LORRYs.

ART. 275.

Le contremaître de la voie s'assure périodiquement du bon état des lorrys et notamment de l'état des roues et des dispositifs de freinage. Toute manivelle déformée ou inutilisable doit être réparée sans délai ou l'élément sur lequel elle se trouve doit être remplacé. Les lorrys avariés sont remplacés par voie d'échange par l'atelier de la voie de Bascoup.

Le graissage des lorrys (roulement à billes) est assuré par cet atelier, lors du passage des engins à réparer.

Le personnel des brigades est chargé du huilage des vis de freins et du graissage à la graisse consistante, des plates-formes pivotantes ou roulantes. Il assure le peinturage annuel des diverses parties du lorry y compris les bennes.

7. Transports par draine et tracteur.

A. GENERALITES.

ART. 276.

Les draines sont destinées en ordre principal au transport de personnes.

Les tracteurs servent à la fois au transport de personnel, de matériel et à la remorque de wagons ou de lorrys.

B. FEUILLE DE ROUTE V. 459.

ART. 277.

Les conducteurs de draine et de tracteur utilisent la feuille de route V. 459 (annexe I).

1° AVANT LE DEPART.

Le conducteur porte au recto de la feuille de route les indications suivantes :

le groupe, la date, la nature de l'engin; ses nom, prénoms et qualification; l'origine et la fin des parcours. Il remet ensuite le formulaire au chef de la gare de départ, qui y mentionne :

- au recto : les numéro et date du télégramme circulaire (Dcl) ou du bulletin de modification d'horaires (Bnx);
- au verso : dans les colonnes 1, 2 et 3, l'horaire prévu.

2° EN COURS DE ROUTE, A CHAQUE ARRET PREVU DANS UNE GARE ET EN FIN DE PARCOURS :

Les chefs de gare intéressés indiquent dans la colonne 4 au verso, les heures réelles d'arrivée et de départ.

Le conducteur porte au recto dans les cases ad hoc toutes indications relatives aux travaux éventuellement exécutés au véhicule, tous renseignements et observations utiles.

Les colonnes 5 et 6 au verso contiennent respectivement les observations et visas divers éventuels.

3° APRES LE PARCOURS.

La feuille de route V. 459 est remise au metteur au point de draisines et tracteurs ou à l'agent de maîtrise chargé de la tenue des feuilles de présence et de répartition; celui-ci remplit la dernière case au verso et transmet le document sans délai à l'IPV.

Tout fonctionnaire utilisant une draisine doit, avant le départ, vérifier si l'horaire inscrit au verso correspond bien à son programme de visite et doit faire rectifier si possible les discordances par le chef de gare.

C. VITESSE AUTORISEE POUR LES DRAISINES LEGERES.

ART. 278.

Les draisines légères doivent toujours observer la marche à vue; leurs horaires sont établis sur la base d'une vitesse maximum de 40 km/h.

D. DETRESSE OU ACCIDENT SURVENANT A UNE DRAISINE OU A UN TRACTEUR.

ART. 279.

Les mesures à prendre pour assurer la protection du véhicule ainsi que pour provoquer le dégagement de la voie ou des voies, sont celles prévues pour un train et font l'objet du R.G.E. 123.32.

CHAPITRE III. — FORTES GELEES ET CHUTES ABONDANTES DE NEIGE.

1. Organisation.

A. GENERALITES.

ART. 280.

Les mesures à prendre en cas de chute de neige ou de gelée font l'objet d'une consigne pour chaque installation (gare, remise, atelier, etc.).

Les chefs immédiats : chef de gare ou dirigeant du service M.A. ou V élaborent la consigne relative à leurs installations.

Cette consigne, sauf celle dressée par le service M.A., doit être visée par l'Inspecteur technique de la Voie et le chef de section E.S. de l'arrondissement.

Elle est distribuée :

- aux chst adjt., aux postes de s/chst., aux cabines et postes à fleur de sol;
- à l'arrondissement de la Voie;
- à l'arrondissement E.S. pour les installations à manœuvre électrique.

Les installations sont divisées en zones dont l'étendue est fonction de leur importance.

L'Inspecteur technique V établit, en accord avec les chefs immédiats, un plan reprenant l'emplacement des zones.

Le plan précise le numéro des zones, leur délimitation, les appareils à nettoyer, les cabines de signalisation, les postes téléphoniques, les bacs d'eau salée, les dépôts de sel, les appareils et rails isolés, les aiguillages chauffés électriquement ou au gaz ainsi que les locaux où est entreposé le matériel de déblai.

B. PREVISIONS METEOROLOGIQUES.

ART. 281.

Les prévisions météorologiques de l'Institut Royal Météorologique sont transmises aux Directions E, M.A., V et E.S., aux IPX, IPV, IPES, aux services locaux intéressés E, M.A., E.S. et aux Inspecteurs techniques V.

C. ORGANISATION DU TRAVAIL DE DEBLAIEMENT.

ART. 282.

- a) CHUTES DE NEIGE SE PRODUISANT PENDANT LES HEURES DE PRESENCE DES BRIGADES DE LA VOIE.

Les brigades de la voie ont pour obligation stricte de se rendre d'office aux postes qui leur ont été désignés préalablement, dès que la neige commence à tomber.

Le chef d'équipe prend contact, dès son arrivée, avec le chef de gare ou son délégué qui lui indique les travaux de déblaiement et de nettoyage à exécuter en tout premier lieu, l'échelonnement des travaux et la priorité à réserver au dégagement de certains itinéraires.

Si la chute de neige se prolonge, le Service de la Voie prend les dispositions nécessaires pour assurer la continuité du travail.

- b) CHUTES DE NEIGE SE PRODUISANT EN DEHORS DES HEURES DE PRESENCE DES BRIGADES DE LA VOIE.

Lorsque la neige tombe en dehors des heures de présence des brigades de la voie, le chef immédiat utilise en premier lieu le personnel dont il dispose et qui peut être momentanément distrait de sa tâche.

Il complète ce premier noyau en faisant appel aux agents V, E, E.S. et M.A. habitant l'agglomération et dont la liste est annexée à la consigne.

Les brigades ainsi constituées sont dénommées de première urgence. Elles sont directement commandées par le chef immédiat en attendant l'arrivée des agents du Service V, désignés par le consigne, pour en assurer la surveillance. Le chef immédiat fait aviser l'I.T. et le chsc du Service V, à leur domicile, de la chute de neige et de la réquisition des brigades.

c) ORGANISATION DU TRAVAIL LORSQUE LA CHUTE DE NEIGE PERDURE.

Lorsque les circonstances le justifient, le Service V réquisitionne, sur requête du chef immédiat, les brigades de 2^e urgence à constituer à l'aide du personnel n'habitant pas l'agglomération.

L'organisation du service de ces brigades, leur répartition dans les différentes zones de la gare et leur surveillance incombent au Service V.

MANQUE DE MAIN-D'ŒUVRE.

ART. 283.

Lorsque les effectifs de la S.N.C.B. sont insuffisants pour faire face à la situation, il peut être fait appel à des ouvriers étrangers à l'administration. Si cet appel reste sans suite, il peut être procédé à la réquisition de main-d'œuvre par l'autorité communale (5^e de l'art. 556 du Code pénal) ou, éventuellement, par le commandant militaire de la place. Les demandes sont normalement adressées par l'Inspecteur technique V. Le chef immédiat s'en charge en cas d'urgence.

PLANTONS.

ART. 284.

Certaines gares importantes peuvent être autorisées par la Direction E à renforcer leur effectif normal par deux ou trois agents en dehors des heures de présence des brigades V lorsque des chutes de neige sont à craindre.

Le chef de groupe, sur proposition de l'IPX, sera seul juge de l'opportunité de mettre ces renforts en place et de les supprimer.

Le Service V n'intervient pour constituer ce renfort que si le Service E ne dispose pas du personnel nécessaire.

SURVEILLANCE.

ART. 285.

La surveillance des équipes de neige incombe au contremaître du Service V, aux chefs-poseurs et autres agents spécialement désignés à cette fin.

Dans les installations peu importantes, où l'effectif mis en œuvre ne justifie pas le détachement d'un chef d'équipe, les agents chargés du déblaiement sont placés sous la surveillance du chef immédiat ou de son délégué.

Le relais des équipes de neige est obligatoire, mais aucun agent ne peut quitter son poste sans autorisation de son chef d'équipe.

Les chefs immédiats V, E, M.A. et E.S. assurent, d'accord avec les ingénieurs et inspecteurs principaux, le ravitaillement de leur personnel maintenu en service, au delà des heures normales, pour déblayer les neiges.

~~LIBERATION DES EQUIPES DE NEIGE.~~

ART. 286.

La libération des équipes de neige est laissée à l'appréciation des chefs de gare et dirigeants des ateliers de traction.

D. TRAVAUX A EXECUTER PAR LES AGENTS DU SERVICE DE LA VOIE.

ART. 287.

Les agents du Service V ont pour mission primordiale de déblayer les appareils de voie, leurs organes de commande et de contrôle ainsi que les signaux et indicateurs optiques.

Ces agents font tomber la neige adhérent aux panneaux des signaux lumineux de jour et de nuit pour dégager les unités lumineuses.

Ils collaborent éventuellement avec les agents E.S. et E au dégagement de leurs installations.

E. PROTECTION DES AGENTS.

ART. 288.

La protection des agents est assurée conformément aux prescriptions sur la matière.

Lorsque les installations sont déblayées à l'aide de la vapeur, la protection de la locomotive et du personnel desservant les boyaux doit être assurée par un agent affecté exclusivement à cette fin.

Lors des mesures d'urgence prises par les gares en cas de chute inopinée de neige, le personnel de la cabine de signalisation s'efforcera, chaque fois que la chose sera possible, d'attirer l'attention des agents engagés dans les voies — par coups de cornet, par téléphone, par haut-parleur ou par tout autre moyen — sur les circulations qui vont se produire à proximité de l'endroit où ils sont occupés.

F. OUTILLAGE ET MATIERES POUR LE SERVICE DES NEIGES ET LE SERVICE DE DEGEL.

ART. 289.

L'outillage est approvisionné, distribué, contrôlé et complété en cas d'usure ou de perte par le service détenteur E, M.A., V ou E.S.

Cet outillage est enfermé dans un local affecté à cet usage. La vérification a lieu annuellement au début du mois d'octobre. La répartition se fait au moment de l'emploi.

En principe, l'outillage affecté au déblaiement des neiges ne peut être utilisé à d'autres fins.

Le sel est approvisionné à l'intervention du Service V qui constitue aussi la première réserve d'eau salée dans les bacs affectés à cet usage. Dans la suite, cette réserve est reconstituée par le personnel de la locomotive de planton et en cas d'impossibilité par la brigade du service de la Voie.

Les lampes à naphte ne peuvent être confiées qu'à des agents habitués à leur maniement.

G. INSTALLATIONS HYDRAULIQUES.

ART. 290.

Les mesures à prendre sont reprises au R.G.V., Fasc. III, 1^{re} partie, chap. IX.

H. BOISSONS CHAUDES.

ART. 291.

Le contremaître de la voie veille à ce que le personnel chargé du déblaiement des neiges reçoive des boissons chaudes.

2. Emploi de divers procédés de déblaiement ou de fonte des neiges.

A. GENERALITES.

ART. 292.

La consigne indique le procédé de déblaiement à employer.

Quel que soit le procédé utilisé, il y a lieu de veiller à ce que la neige durcie, notamment à l'intérieur de la voie et des appareils, ne provoque pas de déraillements.

De plus, l'écoulement de l'eau doit être assuré.

B. SEL BRUT.

ART. 293.

Le sel non dissous ne peut être utilisé que pour la fonte des neiges sur les quais à voyageurs et dépendances, les cours aux marchandises, les passages à niveau, la voie courante non isolée, les appareils de voie non isolés et commandés mécaniquement.

C. EAU SALEE.

ART. 294.

La saturation de l'eau salée est atteinte lorsque sa densité atteint 20° Beaumé. Cette densité est éventuellement contrôlée par l'électromécanicien de la signalisation.

L'emploi de l'eau salée est interdit à une température inférieure à — 5°.

L'eau salée est utilisée pour dégager les aiguillages manœuvrés électriquement, mais seulement dans le cas où l'effectif dont on dispose ne permet pas d'écarter la neige au moyen de brosses et grattoirs. Tel peut être le cas si les chutes de neige sont abondantes ou tant que le nombre d'agents rappelés n'est pas suffisant.

L'eau salée ne peut être utilisée que, pour les trois premiers coussinets d'aiguille, en quantité aussi réduite que possible, de manière à n'atteindre aucun organe du mécanisme, ni les câbles. Elle est appliquée au moyen de pinceaux.

L'emploi d'arrosoirs pour le dégagement des installations de signalisation est proscrit.

Dès l'instant où le nombre d'agents rappelés est suffisant, le contremaître ou le chef d'équipe, en accord avec le chef immédiat ou son délégué intéressé, donne l'ordre de cesser l'emploi d'eau salée et d'utiliser des brosses et grattoirs pour écarter la neige.

D. DEBLAIEMENT AU MOYEN D'OUTILS.

ART. 295.

Le nettoyage par temps de neige doit être exécuté en deux phases :

- 1° l'exécution du gros œuvre;
- 2° l'exécution du travail de parachèvement.

Le gros œuvre consiste à rendre praticable les itinéraires désignés à la consigne.

Les outils employés sont : la brosse, le balai, le grattoir et la pelle.

Lorsque la chute de neige est abondante on dégage :

- 1° les coussinets de glissement à la pointe des aiguilles, en brossant la neige dans le sens de la pointe vers le talon, de façon à ne pas compromettre le fonctionnement des crochets de calage;
- 2° les abords de ces coussinets;

3° l'appareil de manœuvre et les tringles de commande et de contrôle;

4° les autres installations de sécurité telles les pédales, boîtes de distribution, etc.

Les parties délicates des appareils tels les crochets de calage, sont grattées avec soin.

Toute neige comprimée sur les coussinets et les dessus des aiguilles doit être enlevée au grattoir.

Travail de parachèvement :

Le travail de parachèvement doit suivre aussitôt que possible et en tout cas, dès qu'il cesse de neiger.

Il comprend :

— le nettoyage à fond des aiguilles et contre-rails y compris le brossage et le graissage des coussinets de glissement, tringles, crochets de calage et tasseaux, brossage de toutes les pièces de bois de l'aiguillage, brossage soigneux des couvercles armoires et fondation ou bâti des moteurs, tête de câbles, boîtes de distribution, crocodiles, contacts, etc.

E. PROCÉDES DE FONTE DE LA NEIGE ET DU VERGLAS.

ART. 296.

Des dispositifs de chauffage soit électrique, soit au gaz propane sont fixés au contre-aiguilles des principaux appareils de gares à fort trafic et de certaines bifurcations importantes.

L'attention du personnel est spécialement attirée sur la nécessité d'éviter toute dégradation à ces dispositifs et notamment aux câbles et à leur protection.

Toute dégradation aux installations de chauffage électrique, doit être portée immédiatement à la connaissance du personnel électromécanicien chargé de l'entretien.

En outre, lorsque les installations de chauffage électrique sont mises sous tension, il est interdit d'exécuter des travaux d'entretien ou de révision aux aiguillages.

Aux endroits où ces dispositifs ne sont pas utilisés, ainsi que pour le dégagement des voies et des installations de signalisation, on fait usage de lampes à naphte, de déchets de coton enflammés, de carbure dont l'acétylène qu'il dégage est allumé, de crosses d'évêque dont l'extrémité enveloppée d'amiante est plongée dans du pétrole ou du mazout et allumée et aussi, dans les installations importantes, de vapeur fournie par une canalisation fixe ou par une locomotive. Dans ce cas, les appareils de voie doivent être énergiquement brossés et abondamment graissés au moyen d'un peu d'oléonaphtaline délayée dans du pétrole.

CHAPITRE IV. — REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE ET CIRCULATION ANORMALE POUR L'EXECUTION DES TRAVAUX.

1. Réductions temporaires de vitesse.

A. GENERALITES.

AVIS DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE (A.R.T.).

ART. 300.

Lorsque la vitesse des trains doit être réduite pour l'exécution de travaux, il y a lieu de publier un avis de réduction de vitesse.

Toutefois il n'est pas publié d'A.R.T. pour :

- a) les travaux de courte durée (vingt-quatre heures maximum) effectués en des endroits où la vitesse autorisée ne dépasse pas 40 km/h;
- b) les travaux de courte durée (vingt-quatre heures maximum) effectués en des endroits où la vitesse autorisée dépasse 40 km/h à condition :
 - 1° de faire marquer aux trains un temps d'arrêt devant un signal fixe répété se trouvant à moins de 300 m du chantier;
 - 2° que l'exécution des travaux soit autorisée préalablement par IPX;
- c) les réductions de vitesse imposées en cas de circulation anormale à l'entrée et à la sortie du tronçon à exploiter à voie unique ainsi que pour les réductions de vitesse permanentes ou temporaires existantes au moment de la publication de l'avis de circulation anormale et qui doivent donc être respectées par les trains circulant à contre-voie.

La signalisation des ralentissements imposés pour l'exécution des travaux faisant l'objet des alinéas a) et b) ci-dessus, incombe au chef de chantier qualifié et désigné pour assumer la direction des travaux. En outre, les travaux sont conduits de telle manière que la vitesse normale puisse être rétablie avant le départ des équipes.

Si la réduction temporaire de vitesse intéresse les 2 voies principales, comme dans le cas de travaux à un ouvrage d'art, il n'est publié qu'un seul A.R.T. et si la mise en vigueur pour chacune des voies est prévue à la même date, il faut, autant que possible, la fixer à la même heure.

SUSPENSION DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE.

ART. 301.

Lorsqu'une réduction temporaire de vitesse est à supprimer pendant quelques jours pour être ensuite remise en vigueur, il est publié un avis de suspension de réduction temporaire de vitesse.

Toutefois si la durée de la suspension temporaire de réduction de vitesse n'est pas connue ou si elle dépasse 30 jours, un avis de suppression de réduction temporaire de vitesse doit être publié. Dès lors, la remise en vigueur de la réduction temporaire de vitesse exige la publication d'un nouvel A.R.T.

SUPPRESSION DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE.

ART. 302.

La suppression de la réduction temporaire de vitesse est signalée par un avis de suppression de réduction temporaire de vitesse sauf lorsque la date d'achèvement des travaux peut être fixée avant la publication de l'A.R.T. auquel cas, ce dernier en fait mention.

Dans tous les cas, les signaux temporaires de vitesse doivent être maintenus jusqu'au jour et heure indiqués même si l'avancement des travaux permettait de les enlever plus tôt.

ZONE DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE SE DEPLAÇANT SUR UNE GRANDE DISTANCE.

ART. 303.

Lorsque la zone de réduction temporaire de vitesse se déplace sur une longue distance, il y a lieu de fractionner cette distance et de publier des A.R.T. successifs pour

des zones s'étendant entre deux gares, points d'arrêt, postes de block distants d'une dizaine de kilomètres. Dans ce cas, il n'est publié qu'un avis de suppression final. La suppression d'un des A.R.T. successifs est annoncée par l'A.R.T. suivant, qui porte au recto, dans une case ad hoc, la mention : « remplace l'A.R.T. n° du supprimé le à heures ».

B. SIGNALISATION DES ZONES DE REDUCTION PERMANENTE DE VITESSE ET DES ZONES DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE POUR LA CIRCULATION A CONTRE-VOIE.

ART. 304.

1. Lorsque le tronçon de ligne est équipé d'une signalisation fixe de contre-voie, les zones de réduction permanente de vitesse et les zones de réduction temporaire de vitesse sont signalisées pour les deux sens de marche.

2. Lorsque le tronçon de ligne n'est pas équipé d'une signalisation fixe de contre-voie, les zones de réduction permanente de vitesse et les zones de réduction temporaire de vitesse ne sont pas signalisées pour la circulation à contre-voie.

Toutefois lorsque la circulation à contre-voie est prévue par un avis de circulation anormale (A.C.A.), les zones de réduction permanente de vitesse qui doivent être respectées par les trains circulant à contre-voie sont signalisées comme des réductions temporaires de vitesse.

Les zones de réduction temporaire de vitesse sont signalisées pour les deux sens de marche mais, seuls les signaux à implanter pour les trains circulant à contre-voie, sont repris à l'A.C.A.

C. PRESCRIPTIONS SPECIALES.

SENS DE DEPLACEMENT DES CHANTIERS.

ART. 305.

Sur les lignes à double voie les chantiers se déplacent, sauf exception, dans le sens inverse de celui de la marche des trains. L'A.R.T. doit mentionner le sens de déplacement du chantier.

LONGUEUR DE LA ZONE DE REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE.

ART. 306.

La zone de réduction de vitesse, c'est-à-dire la distance entre le panneau T.W. et le triangle de reprise de vitesse, doit être aussi courte que possible, compte tenu des nécessités.

L'étendue de cette zone est à indiquer au croquis.

2. Circulations anormales.

A. GENERALITES.

INSTAURATION D'UN SERVICE A VOIE UNIQUE.

Lorsque, sur une ligne à double voie, la circulation des trains doit se faire temporairement à voie unique pour permettre l'exécution de travaux aux voies, aux ouvrages d'art, aux installations de signalisation etc., la circulation à voie unique est autorisée comme indiqué ci-après.

TRAVAUX, QUELLE QU'EN SOIT LA DUREE, EXECUTES SUR UNE SECTION DE LIGNE EQUIPEE D'UNE SIGNALISATION FIXE DE CONTRE-VOIE.

ART. 307.

La circulation à voie unique est organisée par **bulletin ou télégramme émis par IPX** qui sollicite l'accord préalable de la Direction de l'Exploitation.

L'ordre d'IPX précise le ou les cas de la consigne de ligne à appliquer et désigne la gare chargée d'autoriser l'exécution des travaux par E.S. 427.

TRAVAUX D'UNE DUREE MAXIMUM DE TROIS JOURS CALENDRIERS CONSECUTIFS SUR UNE SECTION DE LIGNE NON EQUIPEE D'UNE SIGNALISATION FIXE DE CONTRE-VOIE.

ART. 308.

La circulation à voie unique est organisée conformément aux dispositions de l'art. 307 ci-dessus.

TRAVAUX D'UNE DUREE DE PLUS DE TROIS JOURS SUR
UNE SECTION DE LIGNE NON EQUIPEE D'UNE SIGNALI-
SATION DE CONTRE-VOIE.

ART. 309.

Dans ce cas, il est publié un avis de **circulation anor-
male** (A.C.A.) pour organiser le service à voie unique.
Toutefois lorsque la signalisation est complètement
adaptée à la circulation à voie unique on se borne à publier
un supplément au P.S.S.

DETOURNEMENT DE TRAINS.

ART. 310.

Lorsqu'il est possible de détourner les trains pour per-
mettre l'exécution des travaux, il est publié :

a) un **avis de détournement** (A.D.) :

- 1° lorsque l'itinéraire à parcourir n'est pas signalisé;
- 2° lorsque la signalisation fixe ne permet pas au
machiniste de se rendre compte de ce qu'il va être
détourné;

b) un **télégramme émanant d'IPX** :

- 1° lorsque la signalisation permet au machiniste de se
rendre compte de ce qu'il va être détourné en gare,
par un autre itinéraire. Toutefois, les dévoiements
via des faisceaux de formation ou des voies de circu-
lation d'une grande gare, tombent sous l'application
du littéra a) ;
- 2° lorsque l'itinéraire de détournement est mentionné
à la liste 57 du Tome III du service des trains;

c) un **bulletin d'IPX** au reçu de l'accord de la Direction E,
lorsque les trains doivent être détournés par une ligne
non reprise à la liste 57 du tome III du service des
trains.

Ce détournement est considéré comme étant une modi-
fication provisoire du service des trains.

SUSPENSION DE L'AVIS DE CIRCULATION ANORMALE OU DE L'AVIS DE DETOURNEMENT.

ART. 311.

Lorsque l'A.C.A. ou l'A.D. doit être supprimé pendant quelques jours pour être ensuite remis en vigueur, il est publié un avis de suspension dans les mêmes conditions et dans la même forme que l'avis de **suspension de réduction temporaire de vitesse** dont question à l'art. 301.

SUPPRESSION DES A.C.A. ET A.D.

ART. 312.

Lorsque la date d'achèvement des travaux peut être fixée au moment de la publication des A.C.A. et A.D., les avis mentionnent la date de suppression. Dans le cas contraire, le rétablissement de la circulation normale est porté à la connaissance du personnel par un **avis de rétablissement de la circulation normale**.

B. CIRCULATION A VOIE UNIQUE FAISANT L'OBJET D'UN A.C.A.

DISPOSITIONS A PRENDRE POUR PERMETTRE AUX TRAINS DE S'ENGAGER A CONTRE-VOIE.

ART. 313.

Pour organiser le service à voie unique on peut :

- a) utiliser des liaisons existantes donnant accès directement à la contre-voie ou de celle-ci vers la voie normale;
- b) établir en gare, des liaisons provisoires pour permettre le passage direct de la voie normale vers la contre-voie et inversement;
- c) établir en pleine voie une ou des liaisons provisoires manœuvrées par un poste de signalisation existant ou à créer;
- d) si les travaux sont de très courte durée et qu'il n'est pas possible, par suite de circonstances locales ou de l'importance des dépenses à engager, d'établir des liaisons directes, le passage de la voie normale à la contre-voie et inversement peut se faire par une manœuvre en tiroir.

AUTORISATION ET ACHEVEMENT DU TRAVAIL.

ART. 314.

a) Avant d'entamer les travaux, le chef de chantier (1) doit demander la mise hors service de la voie au chef de gare désigné, soit à l'intervention du carnet E.S. 427 remis de la main à la main, soit par communication téléphonique enregistrée. Ces deux agents se conforment aux prescriptions du R.G.S., fasc. V, titre I, art. 6.

Avant d'accorder la mise hors service demandée, le chef de gare se conforme aux prescriptions des art. 175 à 180 du R.G.S., fasc. IV, titre II.

b) Après achèvement des travaux et après s'être assuré que la voie est entièrement dégagée de tout obstacle (trains de route, wagons, diplotrys, etc.) et qu'elle est dans un état tel que la circulation des trains puisse être assurée sans danger, le chef de chantier informe le chef de gare ayant accordé la mise hors service, que la voie peut être remise en service.

Cette information doit être donnée, par carnet E.S. 427 remis de la main à la main ou par communication téléphonique enregistrée (R.G.S., fasc. V, titre II, art. 6) normalement au plus tard à l'heure prévue à l'A.C.A., à l'A.D. ou à l'avis de rétablissement de la circulation normale.

Le chef de gare prend ensuite les mesures prescrites pour rétablir la circulation normale.

C. HORAIRE DES TRAINS.

ART. 315.

Lorsque des trains doivent être détournés ou des horaires modifiés et si un bulletin du service de l'Exploitation réglant ces modifications est publié séparément, l'A.C.A. doit indiquer le numéro et la date de ce bulletin.

(1) Le chef de chantier est l'agent qui est chargé de la direction et de l'exécution des travaux.

**D. CIRCULATION DES TRAINS DE ROUTE SUR UNE VOIE
MISE TEMPORAIREMENT HORS SERVICE POUR L'EXE-
CUTION DES TRAVAUX.**

ART. 316.

L'accès et la circulation des trains de route sur une voie hors service sont réglementés par les art. 183 à 186 du R.G.S., Fasc. IV, titre II, chap. VII.

Le chef de chantier qui détient le E.S. 427 à l'aide duquel l'autorisation de disposer de la voie hors service lui a été accordée, désigne un agent d'escorte (convoyeur) pour chaque train de route ainsi que le personnel nécessaire éventuellement pour assurer la retransmission des signaux qu'il doit faire au machiniste.

Une consigne locale rédigée par l'I.T. d'arrondissement du Service de la Voie, dont une copie est à remettre au chef de chantier, aux agents d'escorte (convoyeurs), aux chefs des gares d'about et des gares intermédiaires lorsqu'ils sont intéressés, précisera les mesures spéciales à prendre pour assurer la protection des points dangereux : ponts mobiles, traversées vicinales, traversées de voie, bifurcations, P.N. gardés ou à signalisation automatique, certains P.N. non gardés en raison des conditions de visibilité, etc.

Le point extrême que pourra atteindre le train de route sur la voie hors service, devra être couvert à 50 m par un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard placé à sa hauteur.

La circulation et les diverses évolutions du train de route sur la voie hors service se font sous la direction et la responsabilité de l'agent d'escorte V (convoyeur). Ce dernier est responsable, non seulement du franchissement de signaux dont question à l'art. 185 du R.G.S. — Fasc. IV — titre II, mais aussi du respect des mesures spéciales prescrites par l'instruction locale dont question ci-dessus.

3. Dispositions communes.

A. FORME DES AVIS.

COULEUR DES AVIS.

ART. 317.

Les A.R.T., A.C.A., A.D. et les avis de suspension de réduction temporaire de vitesse, de circulation anormale et de détournement, sont établis sur papier jaune.

L'avis de suppression de réduction temporaire de vitesse et les avis de rétablissement de la circulation normale sont établis sur papier vert.

L'A.R.T. MENTIONNE :

ART. 318.

- a) les indications nécessaires au personnel des trains pour situer la zone de réduction de vitesse;
- b) la date et l'heure de mise en vigueur;
- c) le nombre de jours calendriers prévus et éventuellement la date et l'heure de terminaison si celles-ci peuvent être fixées au moment de la publication de l'A.R.T.;
- d) les pertes de temps autorisées;
- e) le cas échéant, au bas du tableau, les jours ou les heures de la journée au cours desquels la réduction de vitesse est en vigueur.

Il est complété au verso par un croquis dont l'orientation et les dispositions géographiques doivent être les mêmes que celles du P.S.S. Si la zone de réduction temporaire de vitesse intéresse des voies reprises à 2 P.S.S. n'ayant pas la même orientation, il convient d'adopter celle du P.S.S. qui comprend la partie la plus importante.

Si par suite de ses dimensions le croquis ne peut être dessiné au verso de l'avis, il est dessiné sur une feuille annexée dont la hauteur est égale à la largeur du format A4.

Ce croquis indique :

- en hachuré : la zone à parcourir à vitesse réduite;
- si le chantier se déplace ou non et s'il se déplace, le sens du déplacement;
- la longueur totale du déplacement du panneau T.W.;
- les signaux de vitesse temporaires et permanents en service, à respecter par les machinistes;
- les signaux permanents de vitesse à supprimer, à déplacer ou à équiper de deux feux;
- les crocodiles temporaires;
- les signaux fixes de direction ou imposant des réductions de vitesse rencontrés par les machinistes;
- les boîtiers lumineux à masquer;
- les dispositions spéciales à respecter par le service V local;
- la voie pour laquelle la réduction de vitesse est valable mais uniquement lorsque la signalisation entraîne le placement de plusieurs triangles au même endroit notamment à l'approche des signaux de direction. Cette indication permet, dès lors, de signaler uniquement la réduction de vitesse de cette voie.

L'A.C.A. COMPORTE 3 PARTIES :

ART. 319.

La première partie comprend :

1. les indications nécessaires aux machinistes pour situer le tronçon exploité à voie unique;
2. la date de mise en vigueur;
3. la période horaire pendant laquelle la circulation anormale est en vigueur;
4. la date de suppression probable ou le nombre de jours calendriers prévus;

5. les modifications apportées à la signalisation fixe et les particularités de la signalisation temporaire;
6. les pertes de temps autorisées;
7. les dispositions prises pour la circulation des trains sur les tronçons exploités à voie unique;
8. les postes de bloc qui interviennent dans l'application de l'A.C.A.;
9. les modifications au service des trains;
10. les prescriptions diverses.

Elle est complétée par un croquis (annexe 1) dont l'orientation et les dispositions géographiques doivent être les mêmes que celles du P.S.S. comme prescrit à l'art. 318 pour les A.R.T.

Ce croquis indique :

- a) la disposition des voies. En pointillé, la voie hors service et en traits gras, l'itinéraire à suivre par les trains circulant à contre-voie;
- b) le signal fixe et le signal mobile de la voie hors service couvrant les gares d'about du tronçon exploité à voie unique;
- c) les signaux fixes et mobiles s'adressant uniquement aux trains circulant à contre-voie et notamment les signaux de vitesse signalisant une réduction temporaire de vitesse faisant l'objet d'un A.R.T. en vigueur ou une zone de réduction permanente de vitesse; (au croquis annexe 1, le signal mobile h de la gare O porte la lettre du signal fixe qu'il remplace);
- d) les signaux temporaires de vitesse placés à l'entrée et à la sortie du tronçon exploité à voie unique;
- e) les crocodiles appuyant les signaux de réduction temporaire de vitesse.

La deuxième partie comprend toutes les prescriptions spéciales applicables aux gares et postes de signalisation, c'est-à-dire les instructions de caractère local relatives à l'exploitation et à la sécurité de la marche des trains (La publication d'instructions locales complémentaires doit être exclue).

Cette deuxième partie est éventuellement complétée par un croquis, sur lequel doivent figurer les aiguillages à munir de griffes, les signaux, aiguillages et verrous à immobiliser au poste de signalisation et autres indications intéressant le service de l'exploitation.

Lorsque le cas est prévu dans la consigne de la ligne, la deuxième partie est supprimée et le numéro du cas d'application est à mentionner dans la première partie.

La troisième partie comprend les prescriptions spéciales pour la desserte du chantier et l'exécution des travaux.

ART. 320.

Le bulletin ou le télégramme à lancer par IPX pour l'organisation du service à voie unique, dans le cas de travaux d'une durée maximum de 3 jours, rappelle le numéro de la consigne de la ligne ainsi que le cas qui est d'application.

ART. 321.

Le télégramme à lancer pour l'organisation d'un détournement indique la voie à mettre hors service et la voie par laquelle se fait le détournement.

ART. 322.

L'A.D. comporte tous les renseignements nécessaires pour régler le détournement dans le cas prévu à l'article 310.

ART. 323.

L'avis de suspension se réfère à l'A.R.T., à l'A.C.A. ou à l'A.D. et doit mentionner les dates et heures de suspension et de remise en vigueur.

AJOURNEMENT D'UN A.R.T., D'UN A.C.A. OU D'UN A.D.

ART. 324.

Si, pour un motif quelconque, la mise en vigueur d'un A.R.T., d'un A.C.A. ou d'un A.D. doit être ajournée, un erratum sur papier jaune doit être publié par l'Ingénieur principal de la Voie et envoyé à tous les services et fonctionnaires qui ont reçu l'A.R.T., l'A.C.A. ou l'A.D.

Cet erratum doit se référer à l'avis ajourné et indiquer la nouvelle date et l'heure de mise en vigueur.

Si la nouvelle date de mise en vigueur n'est pas connue, il y a lieu d'abroger l'avis par un avis de suppression de réduction temporaire de vitesse ou de rétablissement de la circulation normale. Un nouvel A.R.T., A.C.A. ou A.D. est alors publié en temps utile.

REDUCTION DE LA VITESSE PREVUE A UN A.R.T. OU A UN A.C.A.

ART. 325.

Si pour une cause fortuite, la vitesse prévue à un A.R.T. ou à un A.C.A. doit être réduite au cours de l'exécution des travaux, un erratum sur papier jaune doit être publié comme indiqué à l'art. 324.

ART. 326.

Les avis de suppression de réduction temporaire de vitesse ou de rétablissement de la circulation normale se réfèrent aux avis en vigueur et indiquent la date et l'heure auxquelles la vitesse réduite ou le régime de la voie unique seront supprimés.

B. REDACTION DES AVIS ET APPROBATION.

ART. 327.

1. Les projets d'avis (A.R.T., A.C.A., A.D.), de bulletin ou de télégramme doivent être établis par l'Inspecteur technique dirigeant l'Arrondissement et transmis à l'IPV. Ils sont établis après entente avec les services locaux E, sauf s'ils concernent des réductions temporaires de vitesse à mettre en vigueur en pleine voie.

Ces projets (la 1^{re} partie seulement pour ce qui concerne l'A.C.A.) sont ensuite examinés par les adjoints habilités des services V, E.S. et E. *et M*

Ils sont immédiatement visés par ces adjoints dont le visa tient lieu d'approbation de l'avis par les services V, E.S. ~~et~~ E du groupe.

et M

(10V/79)

(10V/79)

Le délégué du Service de la Voie fait ensuite signer l'avis par l'Ingénieur principal de la Voie.

2. Les projets d'A.R.T., d'A.C.A. ou d'A.D., visés par les trois services et signés par l'Ingénieur principal de la Voie, sont transmis au bureau intéressé de la Direction de la Voie, examinés par les délégués des Directions ~~M.A.~~ E, et V et, après approbation, renvoyés au groupe par la Direction de la Voie.

3. Le visa des trois adjoints du groupe et la signature de l'IPX valent autorisation en ce qui concerne les télégrammes.

4. Les 2^e et 3^e parties de l'A.C.A. sont examinées et approuvées par les mêmes adjoints des groupes, et publiées par l'Ingénieur principal de la Voie.

5. Les A.R.T. à mettre en vigueur par suite de situations accidentelles (déraillement, affaissement de voie ...) sont publiés d'office par l'IPV.

C. NUMEROTAGE DES AVIS.

ART. 328.

Les avis sont identifiés dans chaque groupe par trois nombres, séparés par un trait oblique :

1. Le numéro de la ligne tel qu'il figure aux listes 29 (carte), 29A et 29B du tome III du « Livret du service des trains ». Un avis se rapportant à une gare de coïncidence ou à une bifurcation, doit porter le numéro de la ligne indiquée au P.S.S. Ce numéro figure également à la « Liste des lignes parcourues » publiée par la Direction M.A.

2. Le numéro du groupe suivi d'un des nombres de 1 à 99. Le numérotage doit être continu par ligne.

3. Le millésime.

D. DISTRIBUTION DES AVIS.

ART. 329.

1. L'Ingénieur principal de la Voie publie et distribue les avis.

Les A.R.T., A.C.A. et A.D. doivent parvenir aux services intéressés au moins cinq jours calendriers avant la date de leur mise en vigueur.

2. Les avis (la 1^{re} partie seulement pour les A.C.A.) sont distribués :

- a) aux remises aux locomotives et aux dépôts de chefs gardes dont le personnel est appelé à circuler sur la section de ligne intéressée;
- b) aux postes de signalisation de cette section de ligne;
- c) aux gares de coïncidence situées de part et d'autre du tronçon sur lequel est organisée la circulation anormale, la réduction de vitesse ou le détournement des trains, ainsi qu'à toutes les gares intermédiaires comprises entre ces gares de coïncidence. Les gares autonomes reçoivent les exemplaires destinés aux gares non-autonomes et dépendances placées sous leur autorité et leur assurent la distribution;
- d) aux bureaux intéressés des groupes;
- e) aux arrondissements V et E.S. intéressés;
- f) aux chefs de chantiers et aux contremaîtres V;
- g) aux bureaux intéressés des Directions.

Pour la distribution des documents (A.R.T., A.C.A., A.D., bandelettes de rappel) aux services M.A., la « Liste des lignes parcourues » (R.G.M.A., 2.2.1.1, art. 82) donne en regard du numéro de la ligne indiqué dans le numéro du document, les différents services intéressés.

Si un avis se rapporte à une gare de coïncidence ou à une bifurcation, il y a lieu de considérer dans cette liste, toutes les rubriques inscrites vis-à-vis du numéro de la ligne figurant dans le numéro de l'avis et qui comprennent, dans le libellé de la section, le nom de la gare ou de la bifurcation.

3. Les deuxième et troisième parties de l'A.C.A. sont distribuées aux postes de block de pleine voie et gares situés sur le tronçon sur lequel est organisée la circulation anormale, ainsi qu'aux agents repris sous les littéras e) et f) ci-dessus.

Les bulletins et télégrammes dont question aux articles 307 — 308 — 310 doivent parvenir **aux gares intéressées**, au plus tard deux jours calendriers avant la date de mise en vigueur. Seul le bulletin prévu à l'art. 310, c) est à envoyer **aux ateliers intéressés**, dans le même délai.

Une copie de ces bulletins et télégrammes est à adresser en même temps à IPV, à l'arrondissement V, au contre-maître V et aux chefs de chantier. Les gares et ateliers de traction doivent accuser réception.

LISTES DE DISTRIBUTION DES AVIS.

ART. 330.

L'Ingénieur principal de la Voie doit posséder une liste mentionnant, pour chaque ligne, les différents services et agents qui doivent recevoir une copie des avis.

Lorsque la nécessité s'en fait sentir et au moins une fois par an, la Direction M.A. et les Inspecteurs principaux du service E envoient aux Ingénieurs principaux V intéressés une liste indiquant les remises aux locomotives et dépôts de chefs-gardes qui doivent recevoir copie des avis à mettre en vigueur sur des lignes ou des sections de ligne déterminées, en indiquant le nombre d'exemplaires à fournir à chaque destinataire.

Lorsque dans l'intervalle, des modifications se produisent, la Direction M.A. et les chefs de gares auxquels est attaché un dépôt de chefs-gardes, adressent d'office aux Ingénieurs principaux V, les corrections à apporter à leur liste de distribution.

AVIS A DONNER AUX MACHINISTES ET CHEFS-GARDES.

ART. 331.

Les avis sont portés à la connaissance des machinistes et des chefs-gardes par la voie du livre d'ordres.

En outre, aussi longtemps que l'avis reste en vigueur, la remise remet à chaque machiniste devant circuler sur le tronçon de ligne intéressé un document rappelant tous les renseignements des dits avis (R.G.M.A. 2.2.1.1, art. 91). Ce document appelé « bandelette de rappel » est fourni aux remises en même temps que les avis. Leur nombre figure à la « Liste des lignes parcourues ».

Traduction des avis.

ART. 332.

Les avis sont unilingues. Toutefois, lorsque des services de l'autre régime linguistique doivent en recevoir copie, les annotations reprises au croquis peuvent être rédigées dans les deux langues nationales.

E. ACCUSE DE RECEPTION.

ART. 333.

1. Les avis sur papier jaune comportent un talon "Accusé de réception" à renvoyer directement et par retour du courrier à l'Ingénieur Principal de la Voie signataire de l'avis. Seuls les gares autonomes et les ateliers de traction gérants sont tenus d'accuser réception après avoir reçu l'assurance que les dépendances intéressées qu'ils gèrent ont été avisées.

2. Dans tous les cas, l'Ingénieur principal de la Voie doit être en mesure de notifier au fonctionnaire dirigeant les travaux, au moins 2 jours avant l'entrée en vigueur de l'avis, qu'il a reçu tous les accusés de réception exigés.

Si le fonctionnaire dirigeant les travaux ne possède pas ce renseignement, il ne peut mettre l'avis en vigueur et l'Ingénieur principal intéressé fait alors le nécessaire pour en ajourner la mise en vigueur.

F. RETABLISSEMENT DE LA CIRCULATION NORMALE.

ART. 334.

Les avis de rétablissement de la circulation normale, de suspension ou de suppression de réduction temporaire de vitesse, doivent être lancés dès que la date et l'heure de la suspension ou de la suppression sont connues et, dans tous les cas, au plus tard 48 heures avant leur mise en vigueur.

Il n'est pas envoyé d'accusé de réception.

G. PREVISIONS.

ART. 335.

1. Pour certaines lignes ou tronçons de lignes, la Direction de l'Exploitation fixe la perte de temps maximum que les trains peuvent subir sur leurs parcours par suite de réductions temporaires de vitesse ou de circulations à voie unique.

De ce fait, l'Ingénieur principal de la Voie doit soumettre chaque année, fin décembre, à la Direction de la Voie, les graphiques des réductions temporaires de vitesse et circulations à voie unique pour l'exercice suivant intéressant les grandes lignes du réseau.

Ces graphiques, établis par ligne, indiquent par chantier, l'endroit et la durée des réductions de vitesse, la vitesse autorisée et la perte de temps prévue.

Ils sont examinés par les directions intéressées qui invitent éventuellement les groupes à modifier le planning de leurs travaux.

Les graphiques sont revus le 15 juin par les groupes, après révision des prévisions de travaux pour le 2ème semestre.

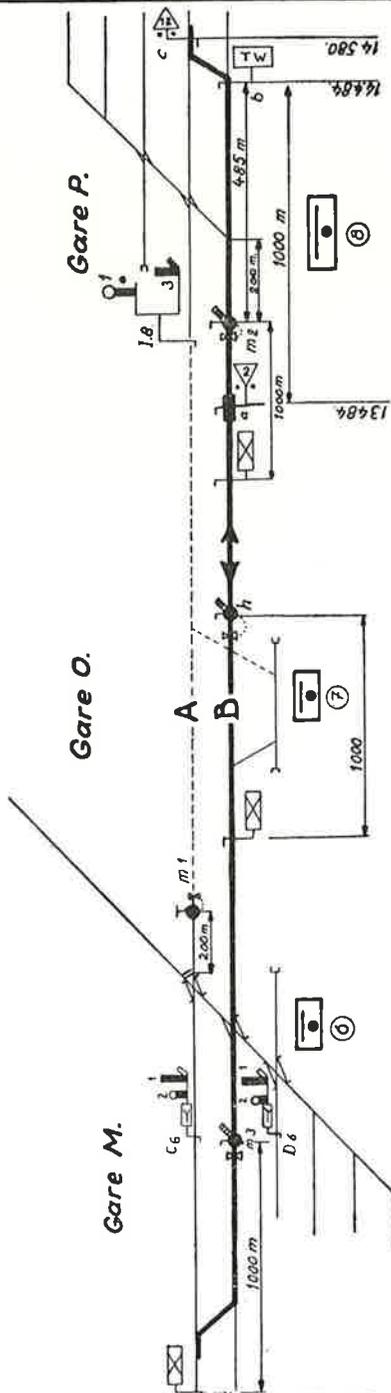
2. Dans le but de contrôler la mise en vigueur et la suppression aux dates approuvées des avis de réduction temporaires de vitesse ou de circulation anormale, les Directions M., E. et V. doivent recevoir chaque semaine, de chaque groupe, un tableau indiquant les réductions temporaires de vitesse, circulations anormales et détournements qui seront en vigueur sur les lignes du groupe au cours de la semaine suivante.

Outre les indications concernant la ligne, le numéro, la date d'approbation et la nature du document : avis, bulletin ou télégramme de IPX, le tableau doit aussi mentionner la vitesse de la ligne, la réduction de vitesse imposée aux trains, les gares et les cumulées entre lesquelles se situeront les travaux au cours de la semaine considérée, les pertes de temps autorisées, les dates de mise en vigueur approuvée et réelle ainsi que la durée probable des travaux.

3. Lorsque les dates approuvées de mise en vigueur ou de suppression d'un avis ne peuvent être respectées à quelques jours près, le groupe doit en aviser la Direction de la Voie, en demandant son accord quant aux nouvelles dates proposées.

Annexe 1

CIRCULATION A VOIE UNIQUE FAISANT L'OBJET D'UN ACA
EXEMPLE D'APPLICATION



Signaux pour lesquels un ordre de dépassement doit être délivré
pour la circulation à voie unique.

m², D'6

à remplacer éventuellement
par la mention : Néant.

CHAPITRE V. — TRAVAUX SUR LIGNES
ELECTRIFIEES.

1. Exécution de travaux à proximité des lignes caténaïres.

ART. 350.

L'attention du personnel est spécialement attirée sur les dangers d'électrocution dans le voisinage des lignes caténaïres et sur l'impérieuse nécessité de se conformer aux prescriptions du R.G.S.H.T., titre VIII ainsi que du R.G.EL., fasc. I, titre III, chap. V.

2. Mise hors tension.

ART. 351.

Pour obtenir une interruption de courant sur une voie déterminée, il y a lieu de procéder suivant les prescriptions des articles 227 et 228a du R.G.EL., Fascicule I. Un formulaire E.S. 505 de couleur rose est à utiliser à cet effet.

3. Cas particuliers.

ART. 352.

a) L'utilisation de wagons grues ou de grues à vapeur nécessite toujours la coupure de courant sur les deux voies;

b) La circulation du wagonnet-gabarit utilisé pour la vérification du gabarit des ouvrages d'art, ne peut se faire qu'après coupure de courant sur la voie parcourue, lorsqu'il est susceptible d'approcher des lignes de contact.

c) Lors des travaux de criblage mécanique sur des voies électrifiées, seule la voie, dans laquelle le travail s'effectue, doit être mise hors tension.

Direction de la Voie

BUREAU 32-23

Section 10

37.23

37.24

AVIS N° 3 V.

Distribution :

Liste-type n° V 5 (distribution prévue pour le R.G.V., Fasc. III,
3^e partie).

REDUCTION TEMPORAIRE DE VITESSE ET CIRCULATION ANORMALE. — REDACTION DES AVIS.

Les prescriptions faisant l'objet du présent avis complètent la réglementation du R.G.V., Fascicule III — 3^e partie, chap. IV.

Elles abrogent et remplacent les Avis 24 V du 26.11.46, 7 V du 28.2.47 et leurs suppléments.

DISPOSITIONS COMMUNES.

A. FORME DES AVIS.

1. Le projet d'A.R.T. est rédigé sur format A4, dont la moitié est réservée aux visas des services qui doivent l'approuver. Le texte et le croquis sont rédigés à l'encre, sans rature, ni surcharge.

Le croquis doit être établi en évitant toute indication ne présentant aucun intérêt pour les machinistes ou conducteurs; il ne peut comporter aucune indication relative à la signalisation fixe de la ligne, pour autant qu'elle ne soit pas modifiée par la mise en vigueur de la réduction temporaire de vitesse.

Les signaux lumineux portant un panneau de vitesse ou un triangle de vitesse et les chandeliers pourvus d'un petit mâtereau qui seront rencontrés par les machinistes dans la zone de ralentissement, doivent être représentés au croquis. (Les carnets d'ordres de dépassement se trouvant dans les armoires téléphoniques de ces signaux sont à adapter à la situation temporaire).

Sauf impossibilité absolue, l'A.R.T. doit être publié sur format A5 (annexes 1 et 2).

L'A.R.T. publié pour permettre la révision d'appareils dans les voies principales de réception doit comporter une liste des aiguillages à réviser avec indication des jours et heures auxquels la révision a lieu. Quant au croquis, il doit indiquer le numéro des aiguillages et l'endroit où le signal mobile jaune doit être présenté.

2. L'avis de suspension et l'avis de suppression sont rédigés sur format A5, conformément aux modèles annexes 4 et 5.

3. L'A.C.A. et l'A.D. sont établis d'après les modèles annexes 6 et 8.

L'ordre des différentes rubriques doit être respecté tel qu'il est indiqué aux modèles. Toute rubrique ne devant comporter aucune prescription est à compléter par le mot : « néant ».

Au bas de la première page du projet de ces documents doit figurer le texte suivant à reprendre au M. 918, texte qui doit être approuvé chaque fois par la Direction M.A. :

Bandelette de rappel de vitesse.

A.R.T. et A.C.A.							
Ligne et N°	Durée		V. max.	Minu-tes	Entre gare B.K.	et gare B.K.	OBSER-VATIONS
	Date et heure	à					
Exemple pour un A.R.T. :							
A.R.T. 36/ 867/61	7/10 15.20	20 j.	40	2. 2. 1. 0.	Kortenberg 15.775	Veltem 19.100	
Exemple pour un A.C.A. :							
A.C.A. 125A/ 543/61	5/5 9.20	12 j.	80	5. 5. 4. 3.	Seraing	Flémalle-H.	

Pour les A.C.A., les B.K. ne sont pas à mentionner. Les noms des gares d'extrémité suffisent.

Des directives supplémentaires à appliquer pour la rédaction des bandelettes sont données dans l'annexe 3 bis

Lors de la publication d'un A.R.T., A.C.A. ou A.D. ou d'un erratum entraînant une modification du M. 918, le groupe V fournit aux remises intéressées le nombre de bandelettes nécessaires, suivant les indications de la liste des lignes parcourues par les services belges, publiée par la Direction M.A.

4. L'avis de rétablissement de la circulation normale est, sauf l'en-tête et la rubrique 2, identique à l'avis de suppression de la réduction temporaire de vitesse (annexe 9).

5. Les avis de suspension de l'A.C.A. ou de l'A.D. sont rédigés sur papier jaune de format A5. Ils sont sauf l'en-tête, identiques à l'avis de suspension de réduction temporaire de vitesse dont le modèle est donné à l'annexe 4.

B. REDACTION DES AVIS ET APPROBATION.

Les projets d'A.R.T., d'A.C.A. et d'A.D. sont transmis par l'IPV à la Direction de la Voie à l'aide d'un formulaire d'envoi en deux exemplaires du modèle annexe 10, de manière à y parvenir au plus tard le vendredi matin de la semaine A pour les avis à mettre en vigueur au cours de la semaine A + 2.

Un exemplaire de ce formulaire, complété par le numéro d'approbation, est renvoyé à IPV avec le projet d'avis approuvé.

C. NUMEROTAGE DES AVIS.

Le numérotage des avis se fait comme prescrit par l'art. 328 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie.

Le code en usage pour désigner les groupes est le suivant :

Antwerpen	1	Liège	5
Charleroi	2	Mons	6
Gent	3	Namur	7
Hasselt	4	Bruxelles	8

D. DISTRIBUTION DES AVIS.

1. Les Services E et M.A. établissent les listes de distribution des avis, listes où les lignes sont subdivisées en sections lorsque les agents intéressés ne les parcourent pas dans leur entièreté.

La liste dressée par le Service M.A. a pour titre « Liste des lignes parcourues par les services belges ». Elle indique, pour chaque section de ligne, les différents services qui doivent recevoir les avis et le nombre d'exemplaires à leur adresser.

Lorsqu'un avis se rapporte à une gare de coïncidence ou à une bifurcation, il y a lieu de considérer dans cette liste toutes les rubriques inscrites sous le numéro de la ligne figurant dans le numéro de l'avis et qui comprennent, dans le libellé de la section, le nom de la gare ou de la bifurcation.

Ainsi pour des travaux à exécuter à Namur sur la ligne 161, il faut adresser les avis aux différents services indiqués pour la section L. 161 Namur et à ceux indiqués en regard de la section L. 161 Ottignies—Namur.

Pour Jemelle, L. 162, il faut considérer les 3 sections de la ligne 162 Marloie—Jemelle, Jemelle et Jemelle—Bifurc. Serpont.

2. La minute de chaque avis publié est classée par le bureau de l'IPV avec la liste des services et agents ayant reçu un ou des exemplaires de l'avis. Les services devant accuser réception sont pointés sur cette liste. Celle-ci est aussi utilisée pour la distribution des avis de suspension, de suppression ou de rétablissement de la circulation normale.

Il est recommandé de rappeler les accusés de réception par téléphone, le 3^e jour après l'envoi des avis.

E. PREVISIONS (art. 335 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie).

1. Les graphiques à soumettre à la Direction de la Voie sont à établir conformément au modèle annexe 11 et doivent prévoir toutes les pertes de temps qui résultent de la mise en vigueur des A.R.T. et des A.C.A.

Ils doivent être rédigés pour les itinéraires ci-après :

Oostende (Blankenberge - Knokke)—Herbesthal.
Bruxelles (N.)—Sterpenich.
Antwerpen (C.)—Charleroi (S.).
Bruxelles—Mons—Quévy.
Bruxelles (M.)—Tournai—Lille.
Bruxelles (M.)—Kortrijk.
Gent (St-P.)—Adinkerke.
Liège (G.)—Charleroi (S.)—Tournai ou Erquelinnes.
Gent (St-P.)—Tourcoing.
Visé—Gouvy.
Gent (St-P.)—Mechelen—Leuven.
Virton-St-Mard—Dinant—Namur.
Denderleeuw—Jurbise.
Gent (St-P.)—Haine-St-Pierre.

Les réductions de vitesse pour renouvellement d'appareils de voie isolés dont la durée ne dépasse pas trois jours ne doivent pas figurer au graphique.

2. Le tableau hebdomadaire donnant la liste des A.R.T., A.C.A. et A.D. en vigueur sur les lignes du groupe pendant la semaine suivante est rédigé sur imprimé V. 396 (annexe 12). Il est transmis le vendredi de chaque semaine aux bureaux 12-11, 12-12, 13-13, 22-34, 32-23.

Le Directeur de la Voie,
CLAREMBAUX.

NOTE EXPLICATIVE.

Annexes 1 et 2.

Ces annexes doivent comporter les indications suivantes :

En-tête :

- a) le numéro de la ligne ainsi que la première et la dernière gare ou bifurcation de la ligne;
- b) la voie sur laquelle la vitesse doit être réduite en indiquant la gare ou bifurcation située **à l'extrémité de la ligne** intéressée (sur les lignes à simple voie ou lorsque le ralentissement intéresse les 2 voies, inscrire la mention « Simple voie » ou « les deux voies » suivant le cas) ;
- c) la vitesse autorisée;
- d) le motif de la réduction de vitesse.

Colonne 1 :

les gares situées de part et d'autre du tronçon sur lequel la vitesse doit être réduite et entre lesquelles la circulation accidentelle à contre-voie peut être organisée.

Le cas échéant, l'en-tête de la colonne est à remplacer par « en gare ».

Sur les lignes à double voie, chacune des deux voies doit être indiquée séparément lorsque la vitesse doit être réduite sur les deux voies.

Colonne 2 :

la date de mise en vigueur.

Colonne 3 :

l'heure de la mise en vigueur.

Lorsque sur une ligne à double voie, la vitesse doit être réduite sur les deux voies, il faut dans la mesure du possible, prévoir la même heure pour les 2 voies.

Colonne 4 :

la durée probable en nombre de jours calendriers.

Colonne 5 :

les pertes de temps, en minutes, pour :

- I : trains internationaux;
- D : trains directs ou express;
- O : trains omnibus;
- M : trains de marchandises.

Case inférieure gauche :

la date et l'heure de la suppression si elles sont connues au moment de la publication de l'avis.

S'il s'agit d'un des A.R.T. successifs publiés lorsque le chantier se déplace sur une grande longueur, cette case sera complétée par la mention suivante : remplace A.R.T. n° du, supprimé le à heures ».

La case doit être barrée si elle ne contient pas d'indication.

Croquis.

1. Hachurer la zone de réduction de vitesse, indiquer les cumulées et la longueur du tronçon sur lequel la vitesse doit être réduite.

Si le chantier se déplace il faut en outre indiquer la cumulée extrême qu'il peut atteindre ainsi que la longueur totale du déplacement.

2. Indiquer la distance entre les signaux de vitesse et les identifier comme suit :
 - a, a1, a2, éventuellement a', a'1, a'2 ... triangles jaunes;
 - b, b1, b2, éventuellement b', b'1, b'2 ... signaux T.W.;
 - c, c1, c2, éventuellement c', c'1, c'2 ... triangles verts.
3. Indiquer les chiffres à peindre sur les signaux de vitesse.
4. Indiquer les crocodiles de chantier appuyant les triangles de réduction de vitesse, lorsque la présence de ces appareils est prescrite.
5. Orienter le croquis dans le même sens que les PSS comme prescrit à l'art. 319 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie et indiquer les gares ou postes repris à la colonne 1.

6. Indiquer les gares situées sur et aux extrémités du tronçon sur lequel la vitesse est réduite.
7. Marquer l'emplacement des zones de réduction permanente de vitesse et des signaux correspondants si la réduction temporaire se déplace sur ces zones.
8. Indiquer au bas du croquis si le chantier se déplace ou non et, dans le premier cas, spécifier le sens du déplacement.
Mentionner à cet endroit les observations relatives, par exemple, à la mise hors service de triangles permanents.
9. Plusieurs croquis donnant les différentes phases de la signalisation pourront être dressés lorsque des situations compliquées se présenteront au cours de l'exécution des travaux.

Annexe 3.

Exemple d'une situation particulière et notamment de la signalisation d'une zone de réduction temporaire de vitesse à proximité de signaux de direction, cas envisagé au dernier alinéa de l'art 318 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie.

Annexe 3 bis. voir page suivante
Annexes 4 et 5.

Les exemples donnés d'avis de suspension et d'avis de suppression de réduction temporaire de vitesse n'exigent aucune explication complémentaire.

On doit se borner à indiquer les date et heure de mise en vigueur sans préciser le premier train devant circuler à vitesse normale.

Annexes 6a - b - c et d constituent l'avis de circulation anormale.

Annexe 6a est la première partie de l'A.C.A. et comporte les indications suivantes :

En-tête :

- a) le numéro de la ligne ainsi que la première et la dernière gare ou bifurcation de la ligne;
- b) le motif de l'organisation du service à voie unique.

A. GENERALITES.

1. Les noms des gares ou postes entre lesquels le service à voie unique est organisé et la direction des trains circulant à contre-voie.
2. La date de mise en vigueur.
3. La période au cours de laquelle la circulation anormale est organisée, si elle est organisée d'une façon continue ou intermittente et dans ce cas les jour et heure de sa mise en application.
4. La date de terminaison ou la durée probable en jours calendriers.
5. Les modifications à la signalisation. Indiquer éventuellement les numéro et date du P.S.S. temporaire ou renvoyer au croquis joint à l'A.C.A.
6. Les pertes de temps autorisées en minutes comme prescrit pour les A.R.T.

B. EXPLOITATION.

7. Le mode d'exploitation et de couverture de la section à voie unique prévus au R.G.V., fasc. III, 3^e partie, art. 313 et 314.
8. Les postes de block maintenus en service et ceux qui sont mis hors service.
9. Les trains dont les horaires sont modifiés, ceux qui sont détournés ou supprimés, les modifications dans la desserte des gares intermédiaires, des gares privées, etc. Eventuellement les numéro et date du bulletin du Service E.

C. PRESCRIPTIONS DIVERSES.

10. Ce chapitre reprend les prescriptions intéressant le personnel des trains, les mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs, etc.

Annexe 6b croquis joint à la première partie de l'A.C.A.

Il doit être orienté comme prescrit à l'art. 318 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie, et rédigé sur format A4 ou sur une feuille dont la hauteur est égale à la largeur du format A4.

Il indique :

1. les voies hors service, en trait pointillé;
2. les voies en service, en trait plein;
3. l'itinéraire suivi par les trains circulant à contre-voie, en trait gras;
4. les noms des gares et les numéros de postes de block situés sur et aux extrémités du tronçon exploité à voie unique ainsi que les noms de la première et de la dernière gare ou bifurcation de la ligne;
5. les signaux fixes et mobiles prescrits par l'art. 319 du R.G.V., fasc. III, 3^e partie (les signaux mobiles sont représentés par leurs symboles figurant au R.G.S., fasc. I, titre II);
6. éventuellement les crocodiles appuyant les signaux temporaires de réduction de vitesse;
7. les distances entre signaux mobiles et points dangereux, entre signaux mobiles de block et indicateurs d'approche ainsi qu'entre signaux permanents et temporaires de réduction de vitesse et panneaux O et TW correspondants.

Lorsque le point dangereux couvert par le signal mobile m2 n'est pas le branchement de reprise de la voie normale, il faut ajouter la distance entre m2 et ce branchement;

8. les cumulées des signaux de vitesse, des panneaux « Origine » et « TW »;
9. au bas du croquis, les signaux pour lesquels un ordre de dépassement doit être délivré. Cette mention doit toujours figurer même si elle doit être complétée par le mot « néant ».

Annexe 6c est la 2^e partie de l'A.C.A. Elle comprend les prescriptions de caractère local relatives à l'exploitation et à la sécurité de la marche des trains. Le texte de l'annexe indique les différents points à considérer. Elle est supprimée si le cas d'exploitation à voie unique est

prévu à la consigne de ligne. Le numéro du cas d'application est alors mentionné au 7° de la première partie et le paragraphe C « Prescriptions diverses » est complété par l'indication « Cet A.C.A. ne comporte pas de 2° partie ».

Annexe 6d est la 3° partie de l'A.C.A. Elle comprend les prescriptions spéciales réglant les relations entre le chef de gare et le chef de chantier ainsi que les mesures à prendre pour assurer la desserte du chantier et permettre l'exécution des travaux.

Annexe 7.

Croquis d'un A.C.A. représentant le cas le plus courant.

Annexe 8.

Avis de détournement de trains pour travaux. Les différentes rubriques sont à compléter comme la 1^{re} partie de l'A.C.A. annexe 6a.

La durée probable est à indiquer en jours calendriers.

Annexe 9.

Modèle d'un avis de rétablissement de la circulation normale. Il est semblable à l'avis de suppression de la réduction temporaire de vitesse.

Annexe 10.

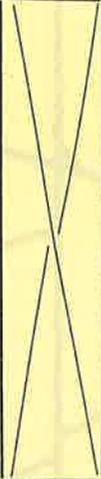
Modèle du formulaire à l'aide duquel chaque projet d'A.R.T., A.C.A. et A.D. est transmis par l'IPV à la Direction de la Voie. Il doit être rédigé en deux exemplaires.

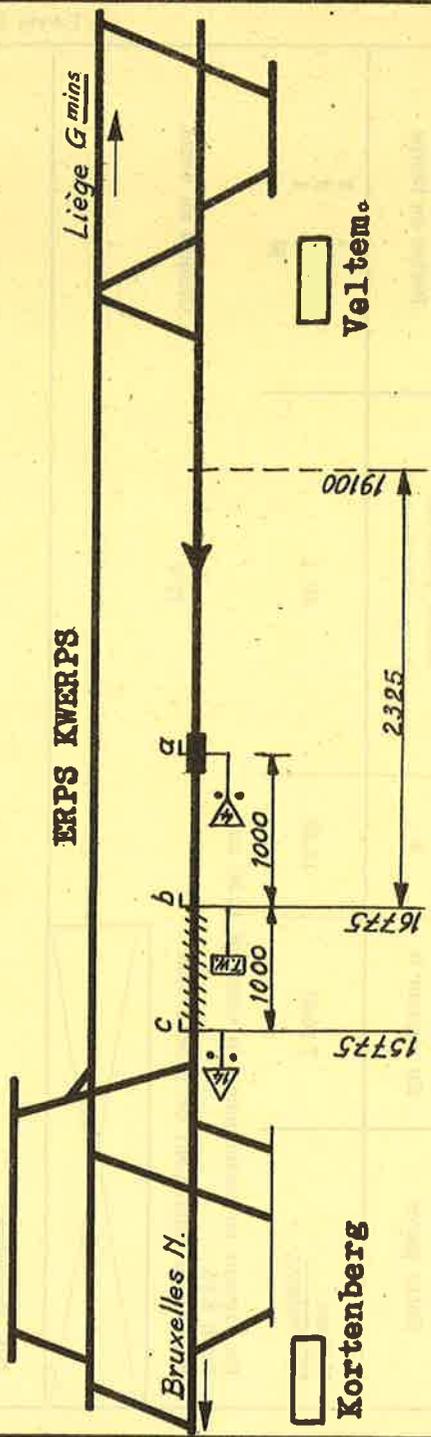
Annexe 11.

Modèle du graphique prescrit par le n° 1 de l'art. 335 du R.G.V., fasc. III, 3° partie. Il doit être établi pour chacun des itinéraires dont question au littéra D du présent avis.

Annexe 12.

Modèle du formulaire V. 396 dont question au n° 2 de l'art. 335 du R.G.V., fasc. III, 3° partie et au littéra D du présent avis.

 SERVICE DE LA VOIE Groupe de Bruxelles	LIGNE 36 : BRUXELLES (N.)—LIEGE (G.) VOIE VERS BRUXELLES (N.). Réduction temporaire de vitesse à 40 km/h. Motif : Renouvellement de rails et traverses.	N° 36/867/61 du 17.6.61 Approbation 32-23 N° du		
Entre gares Veltem <u>Kortenbergh</u>	En vigueur le 7.10.61	à 15.20	Durée probable (jours calendriers) 20 j.	Pertes de temps I 2 D 2 O 1 M —
En vigueur en permanence du vendredi 15.20 au lundi 8.35. Ensuite journallement de 15.20 à 8.35.		IPV Croquis au verso.		
		Timbre à date		
IPV Bruxelles Ez A.R.T. n° 36/867/61 du 17.6.1961		Le		



Kortenber

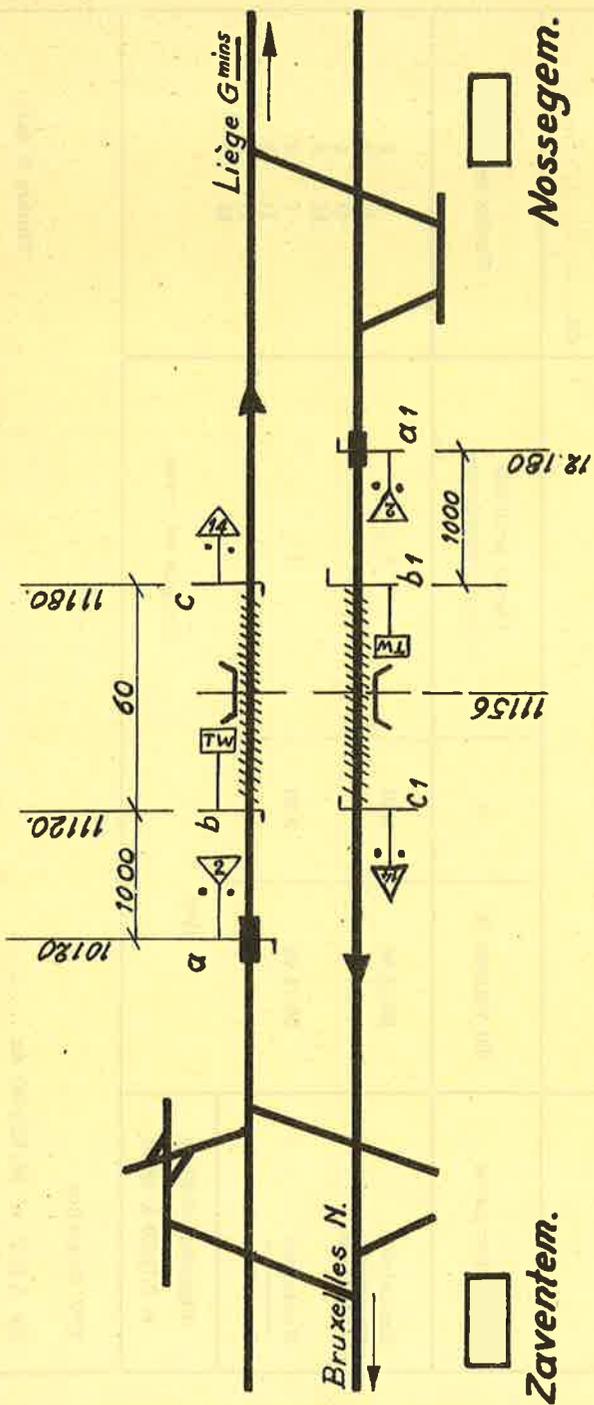


Veltem

N. B. Le chantier se déplace de Kortenber vers Veltem.



<p align="center">(B)</p> <p align="center">SERVICE DE LA VOIE Groupe de Bruxelles</p>	<p align="center">LIGNE 36 : BRUXELLES (N.)—LIEGE (G.) LES DEUX VOIES.</p> <p align="center">Réduction temporaire de vitesse à 20 km/h.</p> <p align="center">Motif : Réparation d'ouvrage d'art.</p>			<p align="center">N° 36/820/60 du Approbation 32-23 N° du</p>
<p align="center">Entre gares</p>	<p align="center">En vigueur le</p>	<p align="center">à</p>	<p align="center">Durée probable (jours calendriers)</p>	<p align="center">Pertes de temps</p>
<p>Zaventem <u>Nossegem</u></p> <p>Nossegem <u>Zaventem</u></p>	<p align="center">26.11.60</p> <p align="center">26.11.60</p>	<p align="center">9.30</p> <p align="center">9.30</p>	<p align="center">6 j.</p> <p align="center">7 j.</p>	<p align="center">I 2 D 2 O 1 M 2 I 3 D 3 O 1 M 3</p>
<p align="center">Supprimé d'office le 2.12.60 à 16.30</p>		<p align="center">IPV Croquis au verso.</p>		
<p align="center">IPV Bruxelles</p> <p align="center">Ez A.R.T. n° 36/820/60 du</p> <p align="center">Le</p> <p align="right">Timbre à date</p>				



NB. Le chantier ne se déplace pas.

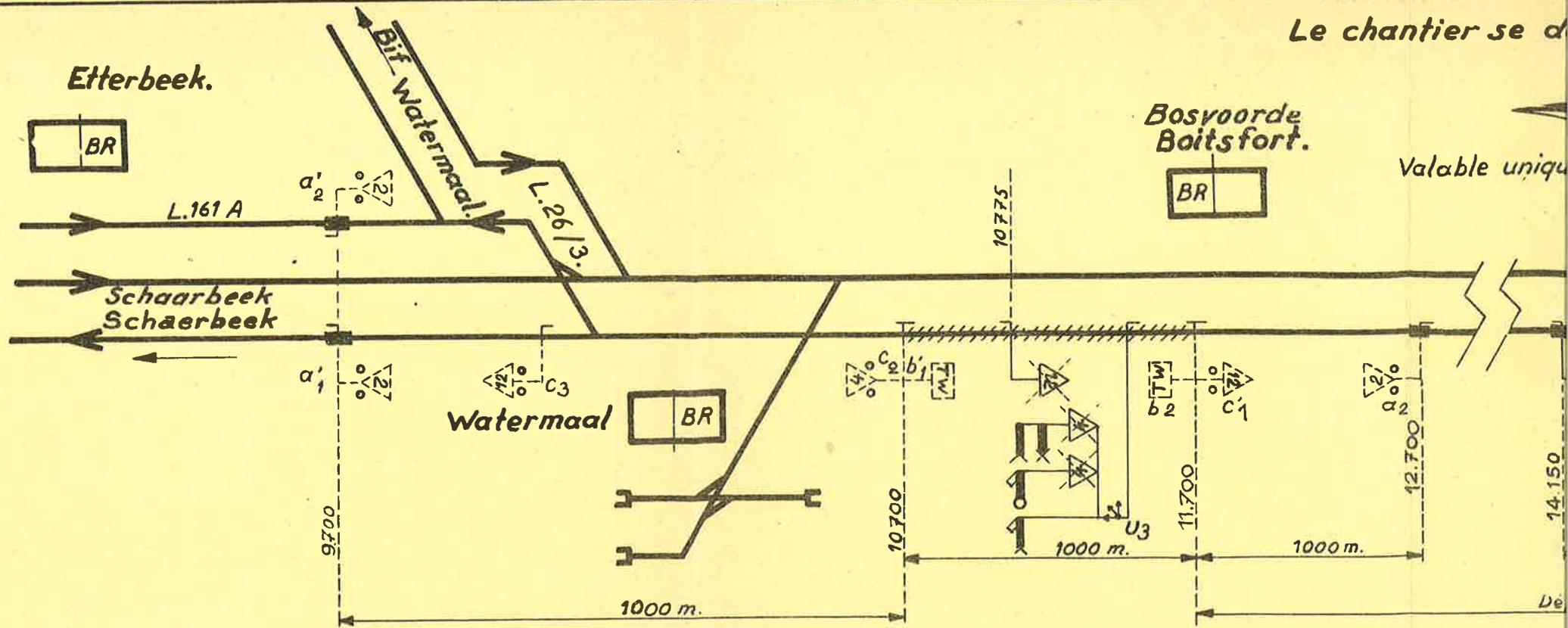
Bruxelles N.

Liège G. mins

Zaventem.

Nossegem.

Le chantier se d

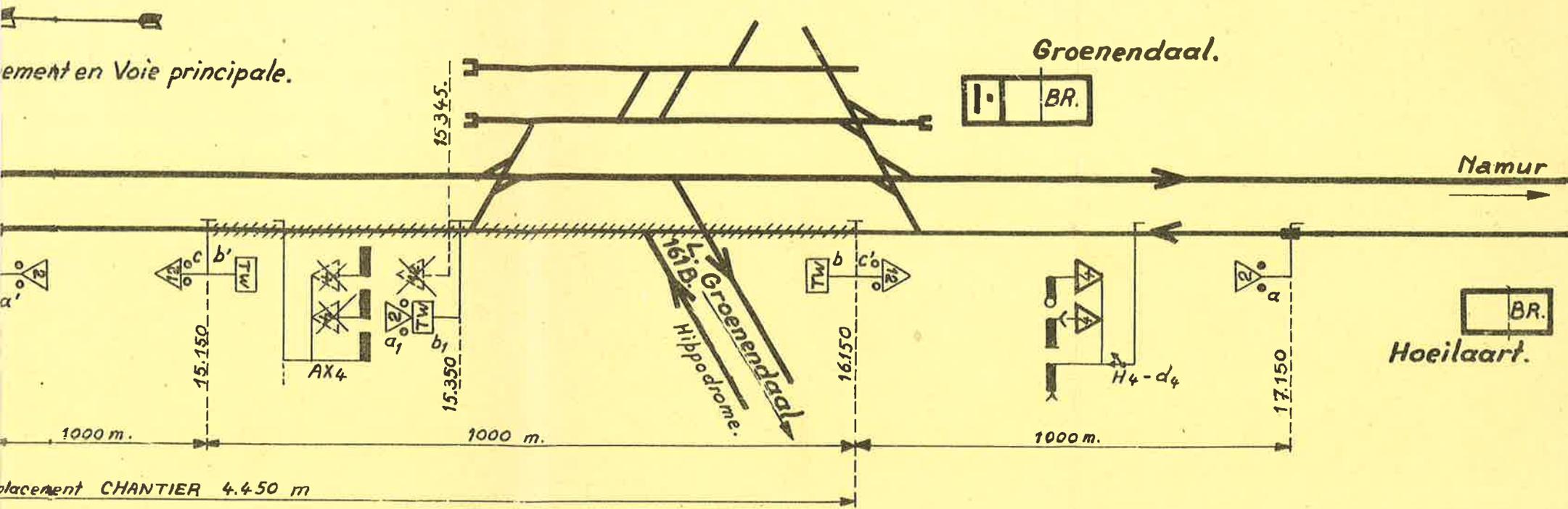


- N.B.**
1. Les signaux temporaires a₁-b₁ et les triangles permanents aux km 15.345 et 10.775 seront placés et enlevés en temps opportun, suivant les directives du chef de section local V; de même les boîtiers de vitesse des signaux H -AX et U seront masqués et démasqués en temps opportun.
 2. Lorsque le signal a' devra dépasser le km 10.775, le chantier sera déplacé en une fois de façon à réaliser la situation figurée en pointillé (signaux a₂-b₂-c₂-c₃-a'₁-a'₂-b'₁-c₁).
 3. Pour les parcours éventuels venant de Groenendaël-Hippodrome, les trains seront admis sur le chantier au moyen du drapeau jaune.

ART-	7-11	3 f-d	20	4
161/856	16,09			4
				4

Modèle de la bandelette

place de Groenendaal vers Watermaal.



placement CHANTIER 4.450 m

3	Groenendaal - Watermaal	Se déplace:
3	(Voie principale seulement)	Groenendaal-
4		Watermaal.

de rappel.

B

SERVICE DE LA VOIE

Groupe de Bruxelles

LIGNE 36 : BRUXELLES (N.)—LIEGE (G.)

Avis de suspension de réduction temporaire de vitesse.

Avis suspendu : n° 36/867/61 du 17.6.61.

N° 36/870/61 du 8.10.61

Emplacement des travaux : Entre Veltem et Kortenberg, km 19 100/16 275.

Date et heure de la suspension : le 14.10.61 à 8.35.

Date et heure de la remise en vigueur : le 17.10.61 à 9.20.

IPV

IPV Bruxelles

Bz Avis de suspension n° 36/870/61 du 8.10.61

Le

Timbre à date

B

SERVICE DE LA VOIE

Groupe de Bruxelles

LIGNE 36 : SCHAERBEEK—LIEGE (G.)

Avis de suppression de réduction temporaire de vitesse.

Avis supprimé : n° 36/867/57 du 17.6.57.

N° 36/872/57 du

Emplacement des travaux : Entre Veltem et Kortenberg, km 19 100/16 275.

Date et heure de la suppression : le 26.10.61 à 8.35.

IPV



SERVICE DE LA VOIE
Groupe de Liège
Annexe : Croquis

LIGNE 125.A — KINKEMPOIS—FLEMALLE-HAUTE

A.C.A.

1^{re} PARTIE

Motif : Renouvellement de ballast.

N° 125.A-543.61
du 27.4.1961

Approbation

Dir. V 32-23
N° 132
du 20.4.1961

A. — GENERALITES.

1. Section à voie unique : les trains de FLEMALLE-HAUTE à SERAING circulent à contre-voie.
 2. En vigueur le : 5.5.1961 à 9.10.
 3. Période : les jours ouvrables, sauf le samedi, de 9.10 à 13.20.
 4. Durée probable : 12 jours du calendrier.
 5. Signalisation : voir schéma annexé.
 6. Pertes de temps : sens FLEMALLE-HAUTE—SERAING :

I	5
D	5
O	4
M	3
- sens SERAING—FLEMALLE-HAUTE : néant.

B. — EXPLOITATION.

7. Mode d'exploitation : liaisons directes — Block-system par téléphone pour la circulation à contre-voie.
8. Postes de block : A. — en service : Tous.
B. — hors service : néant.
9. Modification au service des trains :
Horaires modifiés :
5245 à retarder de 6' à Seraing — croise Z.74.304;
44.441 SD à avancer de 5' à Flémalle-Haute — Arrêt à Espérance à reporter à Seraing.
Z.44.427 SD à supprimer entre Seraing et Flémalle-Haute.

Trains supprimés : néant.

Trains détournés :

Les trains vers Seraing seront détournés en gare de FLEMALLE-HAUTE, par les voies III et 22, les trains de voyageurs étant mis à quai voie III.

C. — PRESCRIPTIONS DIVERSES.

1. Mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Dans le sens FLEMALLE-HAUTE—SERAING, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se feront à droite au P.A. P. Borgnet et à Val-St-Lambert.

Le garde-barrières du P.N. n° 22 devra avertir les voyageurs du P.A. P. Borgnet de cette particularité.

A Val-St-Lambert, l'embarquement et le débarquement des voyageurs s'effectueront quai voie I.

IPV

IPV LIEGE — (Bureau Entretien) LIEGE.

Timbre à date

Bz A.C.A. N° 125.A-543.61 du 27.4.61.

1^{re} Partie.



SERVICE DE LA VOIE
Groupe de Liège

LIGNE 125.A — KINKEMPOIS—FLEMALLE-HAUTE
AVIS DE CIRCULATION ANORMALE POUR TRAVAUX.
2^e PARTIE
Prescriptions spéciales applicables aux gares
et postes de signalisation.

N° 125.A-543.61 du 27.4.1961

A. — GARES ET DEPENDANCES.

1. Gare chargée de la direction du service sur la section à voie unique : FLEMALLE-HAUTE.
2. Personnel chargé de la surveillance dans les gares extrêmes de la section à voie unique :
FLEMALLE-HAUTE : S/chst détaché au block 8;
SERAING : S/chst détaché au block 6.
3. Télégrammes à échanger entre les chst extrêmes pour l'expédition des trains sur la section exploitée à voie unique :

Il est fait application du fascicule 123.221.

Les itinéraires de prise de contre-voie à FLEMALLE-HAUTE et de reprise de la voie normale à SERAING, prévus au cas n° 6 de la consigne 13/8.A., sont modifiés pour le présent A.C.A.

4. Intervention des Chst dans le block-system :

Au block 8 FLEMALLE-HAUTE, le S/chst y détaché est chargé de la direction du service sur le tronçon exploité à voie unique.

Il se tient en relation constante avec le S/chst détaché au block 6 SERAING et le Dispatching.

La circulation des trains, les annonces de block à échanger, sont réglées suivant les dispositions reprises au R.G.S. — fasc. II — Titre IV.

Le block, dans le sens FLEMALLE—SERAING, se fait par téléphone.

Les annonces CCV-CCVZ doivent être échangées pour chaque train circulant à contre-voie.

Dans le sens SERAING—FLEMALLE, le block se fait comme en service normal.

Prescriptions diverses :

La gare de SERAING informera la S.A. ESPERANCE LONGDOZ de ce que :

- a) par suite de la circulation à contre-voie, les trains venant de FLEMALLE-HAUTE, ne seront pas annoncés par sonnerie;
- b) toute ouverture des barrières devra être soumise à l'autorisation préalable de la gare de SERAING.

5. Points dangereux (P.T. — P.N. — etc.).

P.N. 17 — application de l'I.L. du block 7 — (annonce barrières fermées).

P.N. 13 — application de l'I.L. du block 6 — (annonce barrières fermées).

6. Mesures à prendre par les gares pour la sécurité de la circulation aux P.N. non gardés en particulier ceux munis de feux clignotants :

La gare de SERAING informera la S.A. ESPERANCE LONGDOZ, de ce que :

- a) suite à la circulation à contre-voie, les trains venant de FLEMALLE-HAUTE, ne sont pas annoncés aux P.N. n°s 15 et 15bis;
- b) toute ouverture de barrières devra être soumise à l'autorisation préalable de la gare de SERAING.

B. — POSTES DE SIGNALISATION.

1. Leviers ou manettes de signaux, aiguillages, verrous à immobiliser en position normale :

FLEMALLE-HAUTE

Manette 17 des signaux K.X 7 L.X 7 M.X 7.

VAL-ST-LAMBERT

Levier 6 du signal B.1/7 quand les travaux se situent entre B.7 et I.6.
» 9 » C.I/7 » » C.7 et B.7.

2. Leviers ou manettes de signaux à munir d'un disque rouge :

SERAING

Leviers 3 - 4 - 5 du signal I.6/e.5; levier 27 du signal F.2/6; leviers 6 - 9 du signal K.6; levier 26 du signal F.I/6; plaque RSL; leviers 32 - 34 du signal H.I-2/6; levier 8 du signal J.6; manettes d'aiguillages n^{os} 21 et 22.

FLEMALLE-HAUTE

Manette n^o 19.

3. Aiguillages non verrouillés, pris par la pointe par les trains circulant à contre-voie, dont les aiguilles doivent être calées au moyen de griffes :

SERAING : T.J.S. n^o 23b P.A. Paul Borgnet — Raccordement Phénix-Works — appareil n^o 35.

4. Liaisons de voies établies et enclenchements nouveaux : néant.

5. Emplacement et manœuvre des signaux mobiles :

FLEMALLE-HAUTE

m1 Signal mobile appuyé d'un pétard Duplex, placé à 200 m de l'aiguillage n^o 37; couvre la voie hors service.

A maintenir pendant toute la durée du service à voie unique, sauf pour l'expédition et le retour des trains de route.

VAL-ST-LAMBERT

b Signal mobile de block appuyé d'un pétard Duplex, placé à la B.K. 10.150.

A retirer pour les trains circulant à voie normale et à replacer immédiatement dans la voie, après passage du train au complet.

A retirer et remplacer par signal mobile vert, après fermeture des barrières du P.N. n^o 17, pour les trains circulant à contre-voie.

A replacer immédiatement dans la voie, après passage du train au complet.

SERAING

m2 Signal mobile de block appuyé d'un pétard Duplex, placé à la B.K. 8.450.

A retirer pour les trains circulant à voie normale et à replacer immédiatement dans la voie, après passage au complet du dernier train ayant circulé à voie normale.

A retirer et à remplacer par signal mobile jaune pour les trains circulant à contre-voie, après fermeture des barrières des P.N. n^{os} 12 et 13, vérification et immobilisation de l'itinéraire.

A replacer immédiatement dans la voie, après passage du train au complet.

Ces opérations sont effectuées par le S/chst détaché au block 6 de Seraing.

6. Mesures à prendre par les gares pour la sécurité de la circulation au P.N. non gardés :

Néant.

C. — PRESCRIPTIONS DIVERSES.

Néant.

L'Ingénieur Principal de la Voie,

L. FRANSSSEN.



SERVICE DE LA VOIE

Groupe de Liège

LIGNE 125.A — KINKEMPOIS—FLEMALLE-HAUTE

AVIS DE CIRCULATION ANORMALE POUR TRAVAUX.

3^e PARTIE

Prescriptions spéciales applicables pour la desserte du chantier
et l'exécution des travaux.

N° 125.A-543.61
du 27.4.1961

A. — RELATIONS ENTRE LE CHST DIRIGEANT ET LE CHEF DE CHANTIER.

1. Personnel chargé de la direction des travaux : Ctm V.
2. Communications à échanger entre le Chst dirigeant et le chef de chantier :

AVANT LA CIRCULATION A VOIE UNIQUE.

Le chef de chantier demandera en temps utile, par la voie du E.S. 427, au s/chst présent au block 8 de Flémalle-Haute, l'autorisation de disposer de la voie B à mettre hors service. La demande spécifiera à la rubrique « Nature du travail » « Voie B mise hors service de Flémalle-Haute m.l B.K. 12.070 à Seraing I 6 f 5 B.K. 8.301. Parcours prévus ».

Le s/chst présent au block 8 de Flémalle-Haute accordera, dès accord du Chst de Seraing, l'autorisation sollicitée sous la forme : « Demande accordée. Voie B mise hors service entre B.K. 12.070 et B.K. 8.301 de 8.20 jusque 13.20 ».

AVANT LE RETABLISSEMENT DE LA CIRCULATION NORMALE.

Quand tous les éléments destinés au chantier ont libéré la voie hors service et que celle-ci est en état d'être parcourue par les trains, le chef de chantier en avise le s/chst présent au block 8 de Flémalle-Haute sous la forme : « Voie B. Travaux terminés ». Le E.S. 427 est complété en conséquence.

Le s/chst présent au block 8 avise comme prévu, le Chst de Seraing, de la remise en service de la voie.

B. — DESSERTE DU CHANTIER.

1. Gare chargée de la desserte du chantier : FLEMALLE-HAUTE.
2. Particularités concernant la composition et la remorque des trains destinés au chantier :
Composition : à déterminer en temps utile par le service V.
Remorque : en simple traction — Hl à fournir par la remise de KINKEMPOIS, à la demande du chef de chantier.
3. Circulation des trains de route.

Les engins suivants aborderont la voie hors service, à voie normale, sous la surveillance du s/chst détaché au block 8 de FLEMALLE-HAUTE.

- a) HKC de nettoyage composé d'un tracteur lourd et de 2 ou 3 wagons;
- b) Train de route.

Le s/chst détaché au block 8 indiquera au convoyeur l'heure extrême à laquelle il doit être rentré à FLEMALLE-HAUTE.

Le dernier véhicule de chaque rame devra, tant à l'aller qu'au retour, être muni d'un disque rouge. Le s/chst détaché au block 8 de FLEMALLE-HAUTE n'autorisera le départ des rames à voie normale, qu'avec l'accord du chef de travail.

4. Mesures de sécurité.

Le service V désignera pour accompagner la rame, un convoyeur dont l'attention sera spécialement attirée sur l'application des instructions relatives à la circulation des HKC.

Le chef de chantier assurera la protection des véhicules arrêtés et des engins mécaniques se trouvant sur la voie hors service.

Le freinage des HKC sera assuré réglementairement. Le service V fournira le cas échéant les agents nécessaires à cet effet.

Le chef de chantier se conformera strictement à son I.L., au règlement du service de la Voie et aux prescriptions du R.G.S. — fasc. I — Titre II — (couverture des obstacles).

La marche à vue est de rigueur, tant à l'aller qu'au retour, pour tous les engins circulant sur la voie hors service.

5. Circulation des draisines et autorails.

Tout autorail de service, circulant spécialement pour le contrôle du chantier, pourra être introduit sur la voie hors service, au départ de SERAING à contre-voie, en marche à vue et sous la responsabilité des agents d'inspection.

La rentrée en gare de SERAING s'effectuera à voie normale.

C. — PRESCRIPTIONS DIVERSES.

Néant.

L'Ingénieur Principal de la Voie,
L. FRANSSSEN.

Croquis schématique joint à l'AGA n° 165/703/61 du 13.6.1961.

10

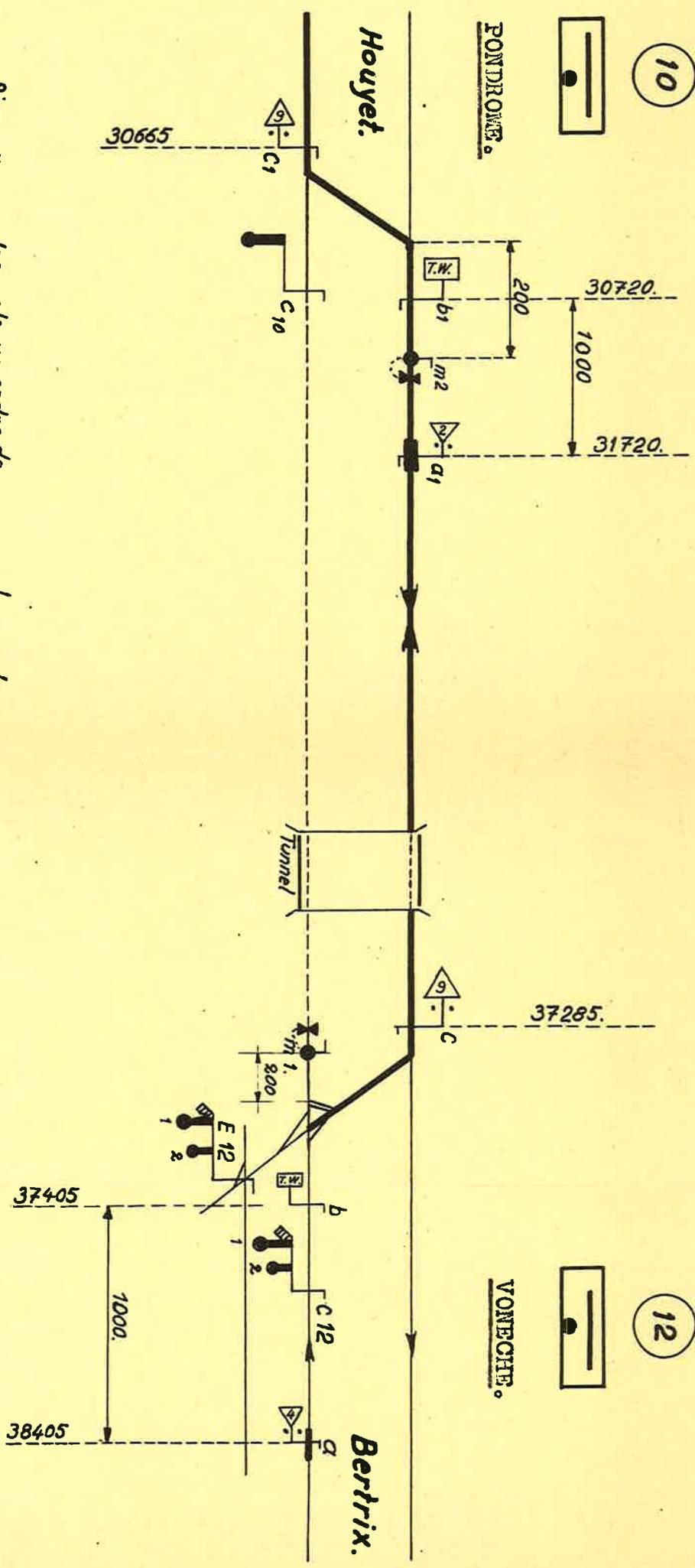


FONDROME.

12



VONECHE.



Signaux pour lesquels un ordre de
dépassement est à délivrer :

C₁₂, E₁₂

à remplacer éventuellement
par la mention : Néant.



SERVICE DE LA VOIE
Groupe de Charleroi

LIGNE X : N.....—C.....
AVIS DE DETOURNEMENT POUR TRAVAUX.
Motif : Renouvellement de rails et traverses de la voie
C..... vers M.....

N° X/238/1963 du 12.2.63

Approbation

32-23
N° 42
du 23.2.63

A. — GENERALITES.

1. Gares : entre C..... et M.....
2. Voie directe à mettre hors service : de C..... à M.....
3. En vigueur : 14.3.1963.
4. Période, heure de début et de fin du détournement : les jours ouvrables de 12 à 16.30.
5. Durée probable : 15 jours du calendrier.
6. P.S.S. à consulter : X.17 — 1959 C feuille 3.
7. Itinéraire par lequel les trains sont détournés : par N..... — voie de C..... vers M.....
8. Pertes de temps :

I	2
D	2
O	2
M	2

Remarque : Ces pertes de temps ne peuvent pas être ajoutées à celles prévues pour le ralentissement n° X/237/1963.

B. — EXPLOITATION.

9. Signaux à mettre au passage pour les trains détournés : U'55
E' 53bis — E 53
10. Signaux pour lesquels un ordre de dépassement doit être délivré par
Néant.
11. Leviers ou manettes à caler en cabine :
 - a) par dispositif plombé Block 55 clé de sélection U;
 - b) à munir d'un disque rouge : néant.

C. — PRESCRIPTIONS DIVERSES.

12. Modifications à l'affectation des voies : néant.

Chaque remise intéressée prendra les dispositions voulues pour assurer le pilotage éventuel des trains détournés.

IPV,
PECHE.

IPV Charleroi.

Timbre à date

Bz A.D. n° X/238/1963 du 23.2.1963.

Le

B

SERVICE DE LA VOIE

Groupe de Namur

LIGNE 166 : HOUYET—BERTRIX

**AVIS DE RETABLISSEMENT
DE LA CIRCULATION NORMALE.**

Avis supprimé : n° 166/757/61 du 21.8.61.

N° 166/760/61
du 28.12.61

Emplacement des travaux : entre Pondrôme et Vonêche.

Date et heure du rétablissement de la circulation normale : 10.1.62 à 12.40.

IPV



DIRECTION DE LA VOIE

SERVICE DE LA VOIE

Bureau 32-23 — Section 10 Bruxelles

Groupe de

DEMANDE D'APPROBATION D'A.R.T. — A.C.A. — A.D. (1)

Ligne n°	Avis	Résumé de l'avis	Pertes de temps		Remarques ou approbation de l'avis
	A.R.T.	Deux voies, voie unique, voie vers (1) Entre les gares A mettre en vigueur le Date probable de suppression :	I		
	A.C.A.	Les trains circulent à contre-voie de vers Entre les gares A mettre en vigueur le Date probable de suppression :	I		

(1) Biffer les mentions inutiles.

....., le

L'Inspecteur technique, adjoint de l'entretien,

1911	<p>1. 1st of 1st</p> <p>2. 2nd of 1st</p> <p>3. 3rd of 1st</p> <p>4. 4th of 1st</p> <p>5. 5th of 1st</p>	1st	1st
1912	<p>1. 1st of 1st</p> <p>2. 2nd of 1st</p> <p>3. 3rd of 1st</p> <p>4. 4th of 1st</p> <p>5. 5th of 1st</p>	1st	1st
1913	<p>1. 1st of 1st</p> <p>2. 2nd of 1st</p> <p>3. 3rd of 1st</p> <p>4. 4th of 1st</p> <p>5. 5th of 1st</p>	1st	1st

1. 1st of 1st
 2. 2nd of 1st
 3. 3rd of 1st
 4. 4th of 1st
 5. 5th of 1st

(B)

LIGNE 36 — SCHAERBEEK—LIEGE (G.)

SERVICE DE LA VOIE

Graphique des réductions temporaires de vitesse en 19.....

Groupe de

B.K.	GARES	Vitesse autorisée	Longueur du chantier	J	F	M	A	M	J	J'	A	S	O	N	D	Pertes de temps
16.278	Kortenberg	140	500									#		40		I D O M — 2 2 1
19.100			A.R.T.													
	Veltem															
73.800	Waremme	140	500								■			40		Prévues dans les horaires
75.100			A.R.T.													
97.050	Liège (Haut-Pré)	60	500													I D O M — 1 1 1
97.650			A.R.T.								⚡			20		

-  Travaux aux ouvrages d'art.
-  Renouvellement de rails et traverses.
-  » traverses.
-  » rails.
-  » ballast ou criblage.
-  » appareils.
-  Travaux d'aménagement.
-  » d'électrification.

