Peuimé

7

B

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule IV — DIVERS

Titre II — SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION

PERIMÉ

1961

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES
**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**
DIVISION 72-4
BUREAU 71-22
Section 7
Tél. 3665

Bruxelles, le 16 novembre 1977.

AVIS N° 31 ES.

Distribution : au verso.

7e supplément au RGS, Fascicule IV — Titre II.

SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION.

Le présent avis est motivé par :

— la modification de la réglementation relative à la « Mise hors service temporaire d'une voie »;
— la modification de la structure et de la couleur des formulaires repris au RGS;
— les nouveaux pictogrammes adoptés par les pancartes qui sont apposées dans les armoires des signaux contenant les formulaires et aux postes de signalisation;
— le verrouillage à distance des aiguillages commandés électriquement et les dérangements qui peuvent survenir à ces installations;
— la réception d'un train sur une voie non occupée autre que celle sur laquelle il est reçu habituellement.

De plus, il adapte les textes des rubriques A et B du chapitre I.

Modifications.

— **Pages 3 à 48, 79 à 87 :** à remplacer par les pages nouvelles jointes;
— **Pages 73 et 74 :** à supprimer, les nos des articles 167 à 170 sont réservés;
— **les nouvelles pages 2bis, 4bis, 48[1] à 48[16], 62bis et 88 à 113 :** à intercaler;
— Les annexes I à X ainsi que le « Tableau récapitulatif » sont remplacés par les nouvelles annexes et le nouveau « Tableau récapitulatif » ci-joint.

***

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Ⓑ — 364089.11.77 (4420).

DISTRIBUTION

01	: 1
01-2, 02-2	: 2
01-21, 01-22, 02-21	: 20
000	: 20
1	: 30 (70)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 107	: 41, 42, 68, 90, 91
21-12, 21-22, 25-01	: 20 (1 ex.)
22-33	: 20 (11 ex.)
200	: 63
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216	: 20, 31, 43 (1 ex.)
213, 214	: 45 (1 ex.)
AC Cuesmes, AC Luttre, AC Salzinnes	: 20 (1 ex.)
31-1, 32, 33, 35, 36, 37	: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 20, 41 (chap. VIII), 61
34-42	: 20
310	: 2, 3, 5, 6, 7, 20, 41 chap. VII), 43 (chap. VII), 44 (chap. VII), 65, 81, 82, 83
370	: 6, 7, 20, 41 (chap. VII), 43 (chap. VII), 44 (chap. VII), 82, 83
375	: 2, 6, 7, 20, 61, 81, 82, 83, 90
42-13	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
7	: 1 à 7, 42, 44, 45
71-1	: 20
72	: 21
72-41/42	: 20 (60 ex.)
73-2b	: 43, 48
75-21	: 20 (6 ex.)
700	: 2 à 7, 20 (6 ex.), 21, 31, 42, 44, 45
720	: 48
732	: 43, 48, 55
770	: 6, 7, 20, 42, 45, 90
772	: 48
718 et 719	: 6, 7, 20, 42, 45
92-3	: 5, 20, 31, 42
Réserve	: 20 %

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES
**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**
DIVISION 72-3
BUREAU 71-15
Section 7
Tél. 3665

Bruxelles, le 4 novembre 1974.

AVIS N° 16 E.S.

Distribution : liste type n° 16 E.S.

6e SUPPLEMENT AU R.G.S., FASCICULE IV, TITRE II.

Ce supplément concerne le franchissement d'un signal d'arrêt situé à l'amont d'un tunnel et l'utilisation du téléphone d'alarme.

Il tient également compte du fait que le conducteur est chargé de toutes les formalités à accomplir pour franchir un signal d'arrêt fermé, même s'il doit s'éloigner de son train. Cette disposition doit être étendue à l'ensemble du fasc. IV — tit. II.

Modifications.

Pages 11, 12, 25, 26, 41 à 44, 83 et 84 à remplacer par les pages nouvelles jointes.

Pages 44bis et 84 à ajouter.

* * *

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Ⓑ — 322939.11.74 (4370).

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES
**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**
BUREAU 71-11
Section 10
Tél. 3715

Avis n° 2 D.G. de 1964.

LISTE TYPE DE DISTRIBUTION N° 16 E.S. R.G.S. — FASCICULE IV — TITRE II.

0 — **01-51** (1 ex.),
02-22 (1 ex.).
00 — P.I.

1 — 11 (33).
10 — 2, 7, 8, 14, 15, 17, 20, 48.
101 à 106 — 10, 16, 17, 50.
2 — **21-12** (1 ex.)
21-22 (1 ex.)
22-33 (9 ex.)
25-01 (1 ex.)
200 — 53.
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216 — 7, 10, 25A (1 ex.), 25B (1 ex.).
213, 214 — 22 B (1 ex.).

3 — **31-11, 31-12, 32-12, 32-23, 33-22, 35-13, 36-14, 36-24 :** 1 à 5, 10 (1 ex.), 22 a (chap. VII).
34-22 : 10 (1 ex.).
31 — 2 à 5, 10 (1 ex.), 25, 26, 28, 31
Chap. VII : 21, 22a, 32, 33
300 — 4, 5, 10 (1 ex.), 26, 28
Chap. VII : 21, 22a, 32, 33.
310 — 2, 4, 5, 10 (1 ex.), 22b (Bascoup 2 ex.)
25, 26, 28.
4 — **42-13** (1 ex.),
43-23 (1 ex.).
5 — **51-11, 52-23** (1 ex.).

---

7 — 1 à 5.
10 (2 ex.).
71-12 — 25.
72-33 — (46 ex.).
72 — 20, 21, 22, 25.
73b — 20, 21, 22, 30.
74 — 20, 21, 22.
75 — 21, 22.
70 — 2 à 5, 9.
71 — 10 (7 ex.).
72 — 20, 21, 22, 25, 30.
73b — 22, 26, 30.
74 — 21, 22.
700 — 4, 5, 10, 51, 52, 53, 54, 55 + A.
772 — 22, 25.
775 — 2, 4, 5, 10, 20, 21, 22.
777 — 4, 5, 22.

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**

BUREAU 71-11
Tél. : 3715

Avis N° 2 D.G. de 1964.

LISTE TYPE DE DISTRIBUTION N° 16 E.S.

R.G.S. — FASCICULE IV — TITRE II.

0 — **01-51** (1 ex.),
02-22 (1 ex.).
00 — P.I.
1 — 11 (33).
10 — 2, 7, 8, 14, 15, 17, 20, 48.
101 à 106 — 10, 16, 17, 50.
2 — **21-12** (1 ex.)
21-22 (1 ex.)
22-13 (7 ex.)
22-33 (2 ex.)
25-01 (1 ex.)
200 — 53.
202, 204, 205, 213, 214, 215, 216 — 7, 10, 25A (1 ex.), 25B (1 ex.).
A.C. — 10 (1 ex.).

3 — **31-11, 31-12, 32-12, 32-23, 33-22, 35-23, 36-14, 36-24** : 1 à 5, 10 (1 ex.)
34-22 : 10 (1 ex.).
31 — 2 à 5, 10 (1 ex.), 25, 26, 28, 31
Chap. VII : 21, 22a, 32, 33.
300 — 4, 5, 10 (1 ex.), 26, 28
Chap. VII : 21, 22a, 32, 33.
310 — 4, 5, 10 (1 ex.), 22, 26, 28.
4 — **42-13** (1 ex.).
43-23 (1 ex.).
5 — **51-11, 52-23** (1 ex.).

---

7 — 1 à 5
10 (2 ex.).
71-12 — 25
72-33 — (46 ex.)
72 — 20, 21, 22, 25
73b — 20, 21, 22, 30
74 — 20, 21, 22
75 — 21, 22.
70 — 2 à 5, 9.
71 — 10 (7 ex.).

72 — 20, 21, 22, 25, 30.
73b — 22, 26, 30.
74 — 21, 22.
700 — 4, 5, 10, 51, 52, 53, 54, 55 + A.
772 — 22, 25.
773b — 22, 30.
775 — 2, 4, 5, 10, 20, 21, 22,
777 — 5, 22.

Ⓑ — 280617.11.71 (3850).

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule IV — DIVERS

Titre II — SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION

1961

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

Numéro du supplément	Numéro de l'avis et date	Numéro des pages modifiées	Numéro des articles modifiés	Observations	Visa
1	14 E.S. du 23.10.1962	3, 4 77, 78 79 à 87	Sommaire 174 175 à 191	Remplacées » Ajoutées	
2	7 E.S. du 19.10.1964	5/6 17/18 35/36	101 (renvoi) 112 125	pages remplacées	
3	1 E.S. du 1.4.1966	3, 4 13, 19, 27, 29, 33, 37, 38 31, 32 75, 76 76bis Annexes II à VII	Sommaire Figures 119 171 à 173 173bis 173ter et 173quater	Pages remplacées Art. nouveaux, page ajoutée Remplacées	
4	8 E.S. du 5.11.1971	7 - 8 11 - 12 31 - 32 35 - 36 41 - 42 47 à 50	102 107-108 121 133 142	remplacées	
5	4 E.S. du 23/5/1972	2 25 à 30 30.1 - 30.2	117 - 118	Mise à jour Pages remplacées Pages nouvelles	
6	16 E.S. du 4.11.1974.	11, 12, 25, 26 41 à 44bis 83 et 84	108, 116 131 à 135 183 à 185	Pages remplacées et ajoutées	

DIRECTION DE L'ELECTRICITE
ET DE LA SIGNALISATION
Division 72-4
Bureau 71-15,section 7
Tél.: 3665
n° .: 72.20.42 (276)
FV/LS

Bruxelles,le 31 décembre 1976

CIRCULAIRE N° 72-9.76

Distribution :

7	: 1 à 7	700	: 2 à 7,20,21,31,42,45
71-15	: 20	720	: 47,48,49,51,53
72	: 21,42,45,47,48	732	: 43,55
72-2,72-3, 72-4	: 20	770	: 6,7,20,42,45,90
73-2	: 43,47,48	772	: 47,48,49,51,53
		718,719	: 6,7,20,42,45
		710,712	: 47,48,49
			Réserve 10%

R.G.S. - FASC.IV - TITRE II. SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION. CHAPITRE I.

La présente circulaire constitue un complément à la circulaire n° 72.8.76 du 30.12.1976.

En vue d'éviter toute équivoque et afin d'assurer la sécurité du trafic, nous faisons remarquer que la "marche à vue" ne peut pas se faire:

1° si la section d'aval comporte un tronçon ayant une pente supérieure à 17mm/m ;
2° ou si le signal d'arrêt jusqu'où se fait la marche à vue , ne se ferme pas automatiquement au premier essieu.

En conséquence, la flèche dont il est question au R.G.S. - Fascicule IV - Titre II - art. 133 et au point 3 de la circulaire précitée et son annexe 13, ne peut pas être utilisée :

1° si la section d'aval : a) comporte un point dangereux , ou
b) comporte un tronçon ayant une pente supérieure à 17 mm/m ;

2° ou si le signal d'arrêt suivant ne se ferme pas automatiquement au premier essieu.

L'INGENIEUR EN CHEF, ADJOINT
AU DIRECTEUR,

M. GOCHET.

(B)364215.01.77(920)A

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES (suite).

Numéro du supplément	Numéro de l'avis et date	Numéro des pages modifiées	Numéro des articles modifiés	Observations	Visa
7	31 ES du 16.11.1977	2bis	Tableau	Page ajoutée	
		3 - 4	Sommaire	Pages remplacées	
		4bis	Sommaire	Page ajoutée	
		5 à 48	101 à 141	Pages remplacées	
		48[1] à 48[16]	—	Pages ajoutées	
		62bis	151	Page ajoutée	
		73 et 74	—	Pages supprimées	
		79 à 87	175 à 191	Pages remplacées	
		88 à 113	192 à 198 (art. nouveaux)	Pages ajoutées	
		Tableau récapitulatif	—	Remplacé	
		Annexes I à VII	—	Annexes remplacées	
		Annexes VIII à X		Annexes ajoutées	

Novembre 1977.

RGS

FASCICULE IV.

DIVERS.

TITRE II. — SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Signaux d'arrêt franchis ou dépassés en position fermée.

CHAPITRE II.

Modification d'un itinéraire tracé.

Novembre 1977.

CHAPITRE III.

Pages

Fermeture intempestive d'un signal.

CHAPITRE IV.

Réception d'un train sur une voie partiellement occupée ou sur une voie non occupée autre que celle sur laquelle il est reçu habituellement.

CHAPITRE V.

Surveillance et vérification des trains au passage.

CHAPITRE VI.

Protection de cisaillement lors d'une manœuvre qui s'effectue par temps de brouillard.

CHAPITRE VII.

Mise hors service temporaire d'une voie.

Novembre 1977.

Novembre 1977.

TITRE II.

SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION.

CHAPITRE I.

SIGNAUX D'ARRET FRANCHIS OU DEPASSES EN POSITION FERMEE.

A. — FORMALITES DE FRANCHISSEMENT D'UN SIGNAL D'ARRET FERME.

ART. 101. — **Principes.**

a) Le franchissement d'un signal imposant l'arrêt n'est autorisé que si le conducteur (1) est en possession d'un ordre de franchissement complété réglementairement.

Dans les cas particuliers prévus par le présent règlement, cette formalité peut cependant être simplifiée.

b) Un ordre de franchissement ne vaut que pour un seul franchissement d'un seul signal d'arrêt déterminé.

Toutefois, l'ordre de franchissement délivré pour un signal autorisant le départ d'un faisceau vaut aussi pour le signal d'arrêt simplifié placé en tête de la voie occupée par le train et identifié par une lettre minuscule.

c) Le conducteur est chargé de toutes les formalités à accomplir au signal à franchir.

d) Si le signal à franchir remplit la fonction d'avertisseur ou est suivi d'un signal d'arrêt non répété, le conducteur règle la vitesse du convoi de façon à respecter les indications du signal d'arrêt suivant.

---

(1) Dans le présent règlement, on entend par conducteur : le conducteur d'un engin moteur (en cas de multiple traction, celui desservant le frein continu).

Lorsque le conducteur d'un locotracteur est un agent du service de l'Exploitation, celui-ci n'est pas habilité à accomplir les formalités incombant au conducteur. L'ordre de franchissement lui est toujours remis de la main à la main soit par un chef de gare, soit par le facteur de gare accompagnant le mouvement.

e) Un ordre de franchissement délivré au conducteur d'un engin moteur électrique constitue en même temps ordre de relèvement des pantographes.

f) Un signal douteux est à considérer comme fermé. Dans ce cas, les agents habilités à délivrer l'ordre de franchissement sont tenus de le faire à la requête d'un conducteur qui déclare avoir aperçu le signal d'arrêt sous un aspect douteux.

g) Les règles relatives aux formalités de franchissement applicables aux véhicules légers sont indiquées au RGS, Fasc. IV, Titre I.

h) Les formalités de franchissement des signaux mobiles d'arrêt, MR et ALL sont identiques à celles prévues pour les signaux d'arrêt non pourvus de la couronne de franchissement (art. 109 et suivants ci-après) et du téléphone.

ART. 102. — **Formulaires utilisés.**

a) Formulaires simples.

S 421 (art. 105 et annexe I);
S 422 (art. 109 et annexe III);

b) Formulaires combinés.

S 421 + S 379 (art. 108 c et annexe II);
S 422 + S 378 (art. 116 et annexe IV);
S 422 + S 379 (art. 117 et annexe V);
S 422 + S 380 (art. 119 et annexe VI);
S 422 + S 378 + S 379 (art. 120 et annexe VII);
S 422 + S 378 + S 380 (art. 120 et annexe VIII);
S 422 + S 379 + S 380 (art. 120 et annexe IX);
S 422 + S 378 + S 379 + S 380 (article 120 et annexe X).

Les **formulaires simples** autorisent le franchissement d'un signal d'arrêt, selon le cas, avec ou sans marche à vue.

Les formulaires combinés sont utilisés pour autoriser le franchissement d'un signal outre le respect d'obligations complémentaires. Ils ne peuvent pas être remis de la main à la main.

Un formulaire combiné constitue un tout dont il est **interdit** d'enlever une partie quelconque. La présence d'une ligne ondulée au-dessus et à droite indique que le formulaire est complet.

Un formulaire S 422 simple avec un (ou des) formulaire(s) S 378 ou (et) S 379 séparé(s) est équivalent à un formulaire combiné ayant la même composition.

Le conducteur ne peut biffer aucune rubrique d'un ordre de franchissement simple ou combiné; mais, il peut, cependant, dans certains cas, annuler le S 421 ou le S 422 comme il est prescrit ci-après dans le présent chapitre.

Dans l'armoire contenant des ordres de franchissement combinés avec un volet S 379, il y a, en outre, un fac-similé plastifié du formulaire si celui-ci concerne :

— un signal d'arrêt permissif permanent (S 421 + S 379) ;
— un signal d'arrêt permissif intermittent (S 421 + S 379) ;
— un signal d'arrêt commandé dont l'armoire contenant les formulaires est suivie d'une flèche noire sur fond blanc (S 422 + S 379).

Le fac-similé plastifié du formulaire à utiliser doit être bordé de deux côtés et sur toute la hauteur par un trait rouge vertical de 2 cm de large, peint sur l'armoire.

ART. 103. — **Modalités d'emploi des formulaires.**

Les formulaires à déposer dans les armoires ad hoc sont mis en place :

— **En gare,** par les soins du chef de gare;
— **En pleine voie,** par les soins du chef d'arrondissement ES.

Ces formulaires doivent être remplis au préalable en complétant les cases entourées d'un trait gras ou en biffant, par deux diagonales, celles qui ne sont pas d'application.

Toute indication portée aux formulaires doit être lisible et indélébile.

I. — SIGNAL MUNI DE LA COURONNE DE FRANCHISSEMENT.

ART. 104. — **Caractéristiques apparentes du signal.**

Ce signal est du type lumineux. La face antérieure de son mât porte une couronne blanche sur fond noir (fig. 1) et une armoire dont la face, dirigée vers les trains auxquels le signal s'adresse, se présente comme indiqué à la fig. 2.

Fig. 1.

Fig. 2.

L'armoire contient des formulaires S 421.

ART. 105. — **Ordre de franchissement S 421.**

L'annexe I donne une reproduction du S 421.

Les cases « PSS N° » et « Signal » renseignent l'identité du signal et le numéro de la ligne figurant à la feuille-titre du PSS où est représenté le signal.

La fig. 3 donne, à titre d'exemple, la manière de remplir, d'avance, les cases entourées d'un trait gras de l'ordre de franchissement S 421 valable pour le signal B 6 de la ligne 34.

ART. 106. — **Formalités à remplir par le conducteur.**

Lorsque pareil signal doit être franchi en position fermée, le conducteur détache le premier feuillet libre du carnet S 421 fixé dans l'armoire placée sur le signal et reprend sa marche, après avoir rempli ce formulaire.

Il indique, sur ce formulaire, le numéro du train, la date et poche le carré intéressé. (La fig. 3 donne un exemple du formulaire S 421 dûment complété pour le train Z 9582 du 30.11.76 grâce au carré « Feu rouge » poché).

Ce document impose la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant, même si le conducteur aperçoit ce signal ouvert.

Le conducteur en remet la partie inférieure à la première gare où le train fait normalement arrêt s'il est possible d'effectuer cette dernière opération sans occasionner de retard au train, ou à une autre gare où l'arrêt est prévu.

L'autre partie du formulaire est jointe au rapport du conducteur.

Si après avoir prélevé le formulaire S 421 le conducteur constate l'ouverture du signal, il inscrit la mention « Annulé » sur le document, l'emporte et reprend sa marche normale. Le formulaire annulé est joint à son rapport.

Si, exceptionnellement, l'armoire est dépourvue de formulaires S 421, le conducteur est autorisé à dépasser le signal sans formalités en respectant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

Le conducteur doit préalablement faire mention, à son rapport, du franchissement du signal à l'arrêt. Il doit informer, de cette anomalie, le chef de la première gare où le train fait arrêt.

Novembre 1977.

S 421 (B)

ORDRE
DE FRANCHISSEMENT
AVEC MARCHE A VUE

RGS - ARS IV - II

OVERSCHRIJ-
DINGSBEVEL MET
RIJDEN OP HET ZICHT

PSS N° SSP N°	SIGNAL SEIN	TRAIN OU PARCOURS N° TREIN OF RIT N°	DATE DATUM
34	B6	Z 9582	30.11.76

Feu rouge
Rood licht

Feu éteint
Gedoofd licht

A joindre au rapport du conducteur

Bij het verslag van de bestuurder te voegen

S 421 (B)

ORDRE
DE FRANCHISSEMENT
AVEC MARCHE A VUE

RGS - ARS IV - II

OVERSCHRIJ-
DINGSBEVEL MET
RIJDEN OP HET ZICHT

PSS N° SSP N°	SIGNAL SEIN	TRAIN OU PARCOURS N° TREIN OF RIT N°	DATE DATUM
34	B6	Z 9582	30.11.76

Feu rouge
Rood licht

Feu éteint
Gedoofd licht

A remettre a une gare

In een station af te geven

Délai de garde : 3 mois — Bewaringstermijn : 3 maand.

Fig. 3.

Novembre 1977.

ART. 107. — **Formalités à remplir par le chef de gare avisé du franchissement.**

Dès réception de la partie du document S 421 qui lui revient, le chef de gare avise au plus tôt son dispatching régional, lequel informe éventuellement le dispatching contrôlant la ligne.

Lorsque ce dernier conclut à un dérangement du signal, il en avise immédiatement le chef ou le bureau administratif de l'arrondissement ES ou, en dehors des heures de service de ce bureau, un technicien électromécanicien chargé de l'entretien.

Le chef de gare agit de même dès qu'il reçoit l'information d'absence de document et il veille à ce que les formulaires manquants soient placés aussitôt que possible dans l'armoire du signal en question.

ART. 108. — **Cas particuliers.**

a) Jonction Nord-Midi.

Dans cette installation, ces signaux fermés sont franchis après arrêt du train, mais sans utilisation du formulaire S 421, en adoptant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

b) Ligne 96B (voies R) entre Bruxelles-Midi et Forest-Midi.

Sur ce tronçon, ces signaux sont franchis après arrêt du train, sans utilisation du formulaire S 421, en respectant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

Une mention particulière figure aux PSS à propos des signaux intéressés.

c) Signal situé à l'amont d'un passage à niveau à signalisation automatique dont le fonctionnement est contrôlé par le signal.

Les formulaires déposés dans l'armoire sont du type combiné (S 421 + S 379) dont une reproduction est donnée en annexe II.

Le conducteur qui a prélevé semblable document, doit considérer les passages à niveau indiqués comme signalisés par signaux SF 0^5.

La fig. 4 représente le volet S 379 du document combiné S 421 + S 379 dûment complété.

En l'absence de formulaires, le conducteur transcrit à son rapport les indications du fac-similé sous la forme : « Signal ....., absence de formulaire.

Ligne N° ....., PN N° ....., Cumulée .....;
N° ....., Cumulée ..... ».

Il franchit le signal considéré en respectant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant. Au cours de ce trajet, il adopte le régime SF 0^5 aux PN mentionnés.

Ensuite, il avise, de cette irrégularité, le chef de la première gare où le train fait normalement arrêt.

d) Signal situé à l'amont d'un tunnel.

Après avoir prélevé le formulaire, le conducteur ne peut engager son train dans le tunnel que s'il est certain de la libération de la voie à parcourir. En cas de nécessité, il explore pédestrement le tunnel.

Les tunnels de grande longueur sont équipés d'un dispositif auxiliaire d'exploration. Ce dernier est signalé par la mention « Tunnel », apposée à l'intérieur de l'armoire placée sur le signal, qui contient les formulaires (fig. 3.1).

Le moyen d'exploration susdit est enfermé dans une armoire fixée à hauteur d'homme à l'entrée du tunnel.

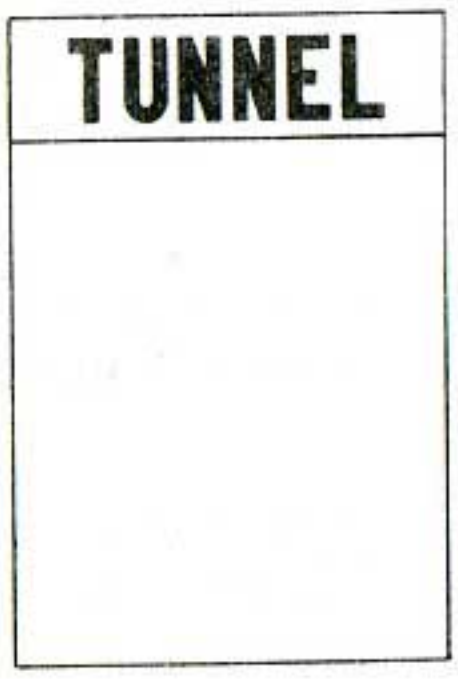


Fig. 3.1.

L'armoire porte à l'extérieur, en noir sur fond blanc, la mention « Tunnel ».

Dans cette armoire se trouvent un bouton poussoir et deux voyants. Pour s'assurer de la libération du tunnel, le conducteur appuie sur le bouton :

— si les voyants s'éclairent, le tunnel est libre;
— si un seul voyant s'éclaire, le tunnel est libre, mais le conducteur signale l'extinction d'un feu à son rapport. Il en avise également le personnel de la première gare, où il fait normalement arrêt;
— si les deux voyants restent éteints, le tunnel est présumé occupé et le conducteur doit explorer pédestrement le tunnel.

Si le train est équipé de phares-routes allumés, l'exploration pédestre du tunnel ainsi que l'utilisation du dispositif d'exploration ne sont pas d'application.

e) Signal situé en amont d'une section ayant une pente comprise entre 12 et 17 mm/m.

Durant la marche à vue dans une section ayant une pente comprise entre 12 et 17 mm/m, le conducteur doit opérer comme il est prévu au « Livret des conducteurs ».

Cette information complémentaire lui est donnée au moyen d'une seule pancarte apposée dans l'armoire contenant les ordres de franchissement comme le montre la figure 3.2 :

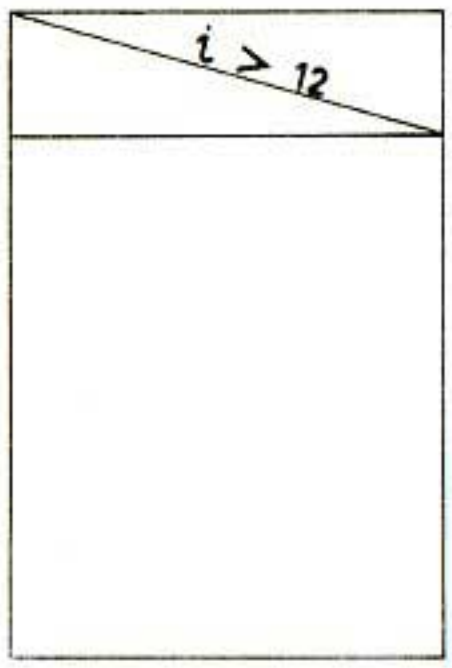


Fig. 3.2.

Les prescriptions de l'art. 106 restent d'application en ce que concerne les formalités de franchissement mêmes (compléter le formulaire et poursuivre le parcours).

Novembre 1977.

RGS - ARS IV - II

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn N'	PN N° OW N'	Cumulée Afstandpunt
36	137	32314

Fig. 4.

Novembre 1977.

II. — SIGNAL D'ARRET, NON MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT, NI DE LA COURONNE DE FRANCHISSEMENT.

A. — Circulation à voie normale.

ART. 109. — **Ordre de franchissement S 422.**

L'annexe III donne une reproduction de l' S 422.

La face du formulaire portant la silhouette d'un **téléphone** est utilisée lorsque l'ordre est transmis par téléphone.

La face du formulaire portant **une main** qui présente un document est utilisée lorsque l'ordre est remis de la main à la main.

ART. 110. — **Moyens utilisés pour donner l'ordre de franchissement.**

Les signaux d'arrêt situés à plus de 500 m d'un poste de signalisation doivent être munis d'une armoire contenant les ordres de franchissement et un téléphone.

a) **L'ordre peut être transmis par téléphone** lorsque le signal est pourvu d'une armoire téléphonique.

Celle-ci porte, sur la face dirigée vers les trains auxquels le signal s'adresse, la lettre T rouge sur fond blanc, limité par deux lisérés rouges horizontaux (fig. 5 et 6) et contient l'appareil téléphonique en relation avec le poste de signalisation qui commande le signal, ainsi que les formulaires de franchissement nécessaires.

Fig. 5.

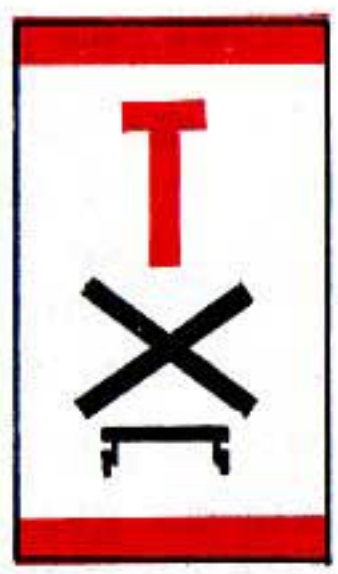


Fig. 6.

Deux pancartes superposées se trouvent également à l'intérieur de cette armoire.

La mention « TUNNEL » ou (et) la mention « i > 12 » peuvent figurer à la partie supérieure de la pancarte supérieure.

Ces indications ont la même signification que celle donnée à l'art. 108 d) et e) et imposent au conducteur les mêmes obligations complémentaires.

La signification et la nature des autres mentions figurant sur les pancartes sont données aux articles suivants.

Quand le poste est mis hors service et que des circonstances particulières le justifient, le téléphone du signal peut être mis en relation avec un poste voisin.

Dès l'arrêt du train, le conducteur se met immédiatement (après un délai d'attente de deux minutes s'il s'agit d'un signal de la Jonction Nord-Midi) en rapport avec le desservant du poste. Il l'avise de sa présence au signal en donnant l'identité du signal, le n° du train ou du parcours.

Quand son correspondant l'informe que le signal doit être franchi en position fermée, le conducteur, présent au signal, détache le premier feuillet libre du carnet S 422 qui, éventuellement, lui est indiqué par son correspondant et applique les instructions prescrites à l'art. 112.

Si le correspondant lui fait part d'un délai d'attente, passé ce délai, il se remet en relation avec le desservant du poste.

b) **L'ordre doit être remis de la main à la main** lorsque le signal n'est pas pourvu d'armoire téléphonique.

Dans les cas ci-après, le mât des signaux non munis d'une armoire téléphonique porte, à hauteur d'homme, sur la face côté voie, une flèche blanche et un nombre sur fond noir indiquant respectivement la direction du poste et la distance en mètres à parcourir pour atteindre :

1° le poste de pleine voie;

2° le poste de gare assimilé durant certaines périodes à un poste de pleine voie;

3° le poste desservi par un agent E qui assure seul le service en permanence ou durant certaines périodes.

Dès arrêt devant un tel signal, le conducteur examine si le mât du signal porte ou ne porte pas la flèche et le nombre dont il est question ci-avant.

Dans le premier cas, le conducteur attend 5 minutes; si, passé ce délai, un ordre de franchissement n'a pas été remis, le chef de train se rend au poste de signalisation, sauf s'il constate que la section suivante est occupée.

Lorsque le conducteur sait ou constate qu'un dérangement empêche l'ouverture du signal, la démarche au poste a lieu immédiatement.

Dans le deuxième cas, le conducteur attend sur place que l'ordre lui soit remis.

ART. 111. — **Agents habilités à délivrer l'ordre de franchissement.**

L'ordre de franchissement est donné :

a) **par le chef de gare** (1), en gare.

Sur les lignes à commande centralisée, le chef de ligne peut se substituer au chef de gare.

Si les conditions de sécurité sont réalisées, le chef de gare peut, pour chaque franchissement :

— délivrer, de la main à la main, des ordres de franchissement distincts pour des signaux successifs;

— faire délivrer, de la main à la main, l'ordre de franchissement par le chef de la gare où est commandé le signal d'arrêt situé en amont du signal d'arrêt dérangé, dans l'un des cas suivants :

1° la mesure permet de réduire l'importance du retard.

2° le chef de gare qui normalement devrait délivrer l'ordre de franchissement est appelé à s'acquitter d'autres obligations de service au moment de l'arrivée du train.

La délivrance de l'ordre de franchissement par le chef de gare d'amont n'est toutefois pas autorisée s'il existe un signal d'arrêt entre le signal d'arrêt dérangé et celui où est délivré l'ordre de franchissement pour ce signal dérangé.

---

(1) Voir RGE, **Fasc. 121.1.**

Le chef de gare d'amont :

— informe le signaleur et le conducteur de la procédure à suivre;

— ne délivre l'ordre de franchissement qu'après ouverture, sur son ordre, du signal de sortie de sa gare.

b) **par le desservant d'un poste de pleine voie ou considéré comme tel.** (RGS, Fasc. III, Titre I).

ART. 112. — **Formalités à remplir lors de la délivrance de l'ordre de franchissement.**

a) **Ordre transmis par téléphone.**

Les cases entourées d'un trait gras des formulaires sont remplies d'avance, de gauche à droite, par :

— le numéro de la ligne figurant à la feuille-titre du PSS où est représenté le poste commandant le signal;

— l'identité du signal;

— le n° du carnet si plusieurs carnets de formulaires S 422 sont disponibles dans l'armoire;

— la vitesse autorisée si le signal, auquel s'adresse le S 422, donne une indication de vitesse pour l'itinéraire intéressé. Le S 422 doit donc être adapté à une situation temporaire entraînant soit une indication de vitesse temporaire, soit une suppression temporaire de l'indication de vitesse.

Ce document est complété par le conducteur.

Après avoir rempli la case « Train ou parcours » du formulaire, cet agent communique à son correspondant :

— l'identité du signal à franchir;

— le n° du train ou du parcours et éventuellement le n° du carnet qui lui a été désigné.

Quand il n'y a pas de n° de train ou de parcours, la case « n° du train ou du parcours » est complétée par le numéro de la DCL ou du TCO instaurant le parcours, complété éventuellement par la nature du véhicule (par exemple, tracteur léger) ou par le numéro d'identification de l'engin

moteur si le parcours n'est pas instauré par DCL ou TCO ou par la nature du véhicule (par exemple lorry) si les deux premiers cas ne sont pas d'application.

L'agent qui délivre l'ordre répète ces indications et les inscrit au carnet S 478 concerné, il communique ensuite le n° de l'ordre (n° de la ligne utilisée dans le carnet S 478 concerné), la date et l'heure.

Le conducteur répète ces derniers renseignements et les inscrit au formulaire S 422.

La transmission du n° de l'ordre constitue l'ordre de franchissement.

La fig. 7 donne un exemple d'ordre de franchissement transmis par téléphone.

Ci-après figurent les mentions inscrites à cette occasion au carnet S 478 :

55	—	S 43	Z 3741	S 422	55	10.21

Lorsque le franchissement du signal doit s'effectuer en manœuvre, l'agent qui délivre l'ordre annonce **avant toute autre communication :**

« Mouvement de manœuvre — conducteur, donnez-moi votre n° de service » (1).

En donnant ce n° de service, le conducteur certifie avoir compris que le franchissement du signal est autorisé en manœuvre.

Le n° est inscrit :

— par le conducteur, à l'endroit prévu au formulaire S 422;

— par l'agent qui délivre l'ordre, au carnet S 478.

Le n° de l'ordre, la date et l'heure sont ensuite échangés comme indiqué précédemment.

(1) Ces dispositions ne sont pas d'application pour le facteur de gare accompagnant le locotracteur, chargé de recueillir l'ordre de franchissement. Celui-ci reçoit oralement et en clair les indications relatives au mouvement à effectuer.

S 422 ®

RGS - ARS, IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVERSCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Carnet N° Boekje N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
36	S 43		40 km/h

MANŒUVRE **RANGERING**	N° de service du conducteur Dienstn' van de bestuurder
Accès à la contre-voie **Toegang naar het tegenspoor** **Reprise de la voie normale** **Hernemen van het normaal spoor**	N° d'identification du conducteur Identifikatien' van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N'	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N'
Z 3741	30.11.76	10.21	55

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

Fig. 7.

Novembre 1977.

Ci-après figurent les extraits du carnet S 478 intéressant la rédaction de ce S 422 :

16	Manœuvre	Z 1712	N°	Service S 2		20.16
82	— R 26	Z 1712		S 422	82	20.16

Remarque. — En vue de réduire le retard, le chef de gare peut, après avoir pris les mesures qui s'imposent, faire transmettre téléphoniquement l'ordre de franchissement par le signaleur. Cette décision doit être inscrite de part et d'autre au livre d'inscription des télégrammes E 934.

b) **Ordre remis de la main à la main.**

L'agent qui délivre l'ordre, complète le document par :

— le numéro de la ligne figurant à la feuille-titre du PSS où est représenté le poste commandant le signal;
— l'identité du signal;
— le numéro du train ou du parcours.

Quand il n'y a pas de n° de train ou de parcours, la case « n° du train ou du parcours », est complétée par le numéro de la DCL ou du TCO instaurant le parcours, complété éventuellement par la nature du véhicule (par exemple, tracteur léger) ou par le numéro d'identification de l'engin moteur si le parcours n'est pas instauré par DCL ou TCO ou par la nature du véhicule (par exemple lorry) si les deux premiers cas ne sont pas d'application;

— la vitesse autorisée si le signal auquel s'adresse le S 422, donne une indication de vitesse pour l'itinéraire intéressé. Le S 422 doit donc être adapté à une situation temporaire entraînant soit une indication de vitesse temporaire, soit une suppression temporaire de l'indication de vitesse;
— l'indication du mouvement à exécuter;
— son nom et son paraphe, la date et l'heure.

La fig. 8 donne un exemple d'ordre de franchissement remis de la main à la main.

La délivrance d'un ordre de franchissement doit être enregistrée immédiatement dans le carnet de block concerné, par le rédacteur du S 422 ou par celui à qui il a donné l'ordre de le faire, afin d'observer l'ordre chronologique des opérations.

Pour l'exemple donné à la fig. 8, les inscriptions relatives à la délivrance d'un S 422 sont les suivantes :

— si le desservant du poste a rédigé le S 422, il écrit :

48 — R 21 E 2795 S 422 18.21

— si le chef de gare, non desservant du poste, a rédigé le S 422, il écrit ou il donne l'ordre de le faire :

48 — R 21 E 2795 S 422 Chst 18.21

Remarque. — Si aucun formulaire S 422 n'est disponible, l'agent délivrant un ordre inscrit au rapport du conducteur :

— les données qui devraient figurer normalement au S 422;

— sa qualité.

Dans le cas où on devrait délivrer un S 422 comme indiqué à la fig. 8, et qu'il n'y a pas de document disponible, l'agent intéressé inscrit au rapport du conducteur :

« Ordre de franchissement — PSS 96 — signal R 21 — train n° E 2795 — 30.11.76 — 18 h 21 — Chef de gare Durand E. ».

ART. 113. — **Obligations complémentaires du desservant du poste.**

a) Les prescriptions spéciales dont il est question aux paragraphes D et E sont d'application.

b) **En pleine voie,** lorsque l'ordre est remis de la main à la main et que les circonstances le permettent, le desservant du poste va à la rencontre du conducteur.

c) Dans un poste occupé par plusieurs signaleurs, c'est le signaleur desservant le signal d'arrêt à franchir qui est chargé d'accomplir les formalités incombant au signaleur.

ART. 114. — **Obligations complémentaires du conducteur.**

a) Le conducteur doit respecter la vitesse éventuellement mentionnée à l' S 422 :

1° Pour les signaux d'entrée de gare, jusqu'à l'endroit où les trains font normalement arrêt;

2° Pour les autres signaux, jusqu'après franchissement des points dangereux couverts par ces signaux.

Cette vitesse ne peut être dépassée qu'au moment où le conducteur se rend compte qu'il suit un itinéraire pouvant être parcouru à vitesse plus élevée.

b) Lorsqu'un ordre de franchissement est délivré pour une manœuvre, la vitesse maximum autorisée **en manœuvre** est à observer à moins que la vitesse indiquée soit inférieure à 40 km/h.

c) Le conducteur est tenu de joindre les ordres de franchissement à son rapport.

ART. 115. — **Réception sur une voie à laquelle le signal ne donne pas accès.**

Lorsqu'un ordre de franchissement doit être délivré pour pareil mouvement non signalisé, le formulaire S 422 doit mentionner la vitesse maximum autorisée (normalement 20 km/h) et le motif du franchissement.

L'ordre de franchissement est toujours remis de la main à la main.

(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

S 422 ⓑ RGS - ARS IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT — **OVERSCHRIJDINGS-BEVEL**

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Train ou parcours N° Trein of rit N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
96	R 21	E 2795	..... km/h

~~MANŒUVRE - RANGERING~~ (1)

~~CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR~~ (1)

AVEC SIGNAUX FIXES — SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN
Jusqu'à
Tot .....

MET VASTE SEINEN
Prévue par A.C.A.
n° .....
Voorzien bij B.A.V.
n' .....
Non prévue par A.C.A.
Niet voorzien bij B.A.V.
Réduction temporaire de vitesse
Tijdelijke snelheidsbeperking
..... km/h de à
van ..... tot .....

~~REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR~~ (1)

~~VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST~~
Entre et (1)
Tussen ..... en .....

(1)

Le rédacteur de l'ordre De opsteller van het bevel	Date Datum	Heure Uur
François	30.11.76	18.21

Fig. 8.

ART. 116. — **Signal situé à l'amont d'un circuit de voie non muni d'un dispositif de secours.**

Les dispositions ci-après sont prises afin de parer au dérangement du circuit de voie.

1. — La section d'aval peut être parcourue sous le régime de la marche à vue (1).

a) **Le signal porte une armoire téléphonique.**

Les formulaires utilisés sont du type combiné S 422 + S 378. La marche à vue est imposée dans tous les cas jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

Les annexes IV, VII, VIII et X donnent une reproduction de ce document.

La partie S 422 est complétée comme prévu antérieurement et le volet S 378 se présente comme à la figure 9.

b) **Le signal ne porte pas d'armoire téléphonique.**

Si la libération du circuit de voie peut être contrôlée de visu ou si les circonstances permettent d'attendre la réception de l'annonce D du poste d'aval pour le train précédent, un ordre de franchissement S 422 simple est remis de la main à la main.

Dans le cas où il n'est pas possible de satisfaire à l'une des conditions ci-dessus, il est délivré un ordre S 422 et un ordre S 378 séparés.

2. — La section d'aval ne peut pas être parcourue sous le régime de la marche à vue (1).

Il y a obligation soit de contrôler de visu la libération du circuit de voie, soit d'attendre la réception de l'annonce D du poste d'aval pour le train précédent; on délivre ensuite un S 422 simple, selon le cas, par téléphone ou de la main à la main.

---

(1) La marche à vue ne peut être imposée que si :
— le section d'aval ne comporte pas de tronçon ayant une pente supérieure à 17 mm/m;
— le signal d'arrêt suivant se ferme automatiquement au premier essieu.

Remarque. — Si, dans les cas 1 a) et 1 b) ci-avant, la section à parcourir en marche à vue comporte un tunnel, le conducteur procède comme à l'article 108 d.

ART. 117. — **Ordre comportant un volet S 379 (Annexes V, VII, IX et X).**

Ce formulaire est utilisé pour un signal situé à l'amont d'un passage à niveau gardé ou équipé de signaux routiers automatiques lorsque la délivrance du S 379 de la main à la main est jugé difficile.

Deux cas sont à envisager :

1° — **Il n'est pas possible de commander le signal à l'ouverture.**

Le franchissement du signal est autorisé après application des formalités prévues à l'art. 112, le document prélevé imposant le respect des obligations figurant au volet S 379 et éventuellement aux volets S 378 et S 380.

2° — **Il est possible de commander le signal à l'ouverture.**

Après que le conducteur a donné avis de sa présence au signal (comme il est dit à l'art. 110 a), le correspondant, sans donner le numéro d'ordre communique, au conducteur : « Pour valider le S 379, conducteur, donnez-moi vos **nom et prénom** ».

En donnant ses nom et prénom, qu'il inscrit en travers du volet S 422 (fig. 9.1), le conducteur reconnaît avoir compris qu'il aura à respecter, **outre les indications données par le signal ouvert,** les obligations imposées uniquement par le volet S 379.

L'agent qui délivre l'ordre, inscrit, pour l'exemple de la fig. 9.1., au carnet S 478 intéressé :

48 S 379 S 43/1 E 1317 DUMONT René 11.30

Dans les deux cas, le volet S 379 se présente comme à la fig. 9.1. Le conducteur, en possession de semblable document, doit considérer les PN indiqués au volet S 379 comme signalisés par signaux SF 0^5 (1).

ART. 118. — **Franchissement avec formulaire propre au parcours à effectuer (signaux autorisant différents itinéraires).**

a) **Signaux intéressés.**

Les présentes dispositions concernent les signaux :

— donnant accès à plusieurs lignes (principales ou non) ;

— autorisant des parcours dont un au moins requiert le respect d'une (ou d') obligation(s) complémentaire(s) (vitesse, S 378, ...).

(1) Avant de joindre le document à son rapport, le conducteur complète le volet S 422 en y indiquant le n° du train ou parcours, la date et l'heure.

RGS - ARS. IV-II

S 378

B

ORDRE DE MARCHE A VUE	BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT

Du signal d'arrêt D43 au signal d'arrêt A623
Van het stopsein tot het stopsein

Fig. 9.

Novembre 1977.

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N°	Signal Sein	Carnet N° Boekje N°	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
36	S43	1	40 km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstn° van de bestuurder

René Dumont

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatien° van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N°	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N°
E 1317	30.11.76	11.30.	

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn N°	PN N° OW N°	Cumulée Afstandpunt
36	52	41.818
36	53	42.116

Fig. 9.1.

Novembre 1977.

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

b) **Documents utilisés.**

Lorsque le signal n'est pas pourvu d'une armoire, il est fait usage d'un formulaire S 422 simple pour le franchissement du signal et les obligations complémentaires éventuelles sont imposées par des formulaires S 378 ou (et) S 379 séparés.

Lorsque le signal est pourvu d'une armoire, il est fait usage de formulaires S 422 simples ou combinés suivant le cas.

Il doit être prévu un carnet de formulaires :

— par ligne;
— par faisceau;
— par voie ou groupe de voies n'imposant pas le respect d'obligation(s) complémentaire(s);
— par voie ou groupe de voies imposant le respect des mêmes obligations complémentaires.

On entend par « obligations complémentaires » :

— le passage de la voie normale à la contre-voie ou vice versa;
— une indication de vitesse;
— une indication « voie en impasse »;
— le respect d'un S 378 ou (et) S 379 ou (et) S 380. Des formulaires de même nature, mais comportant des indications différentes sont à considérer comme des obligations complémentaires différentes.

La pancarte supérieure apposée dans l'armoire mentionne les numéros d'ordre des carnets S 422 qui s'y trouvent, avec en face du numéro de chaque carnet, l'indication de l'itinéraire correspondant au carnet concerné (fig. 10).

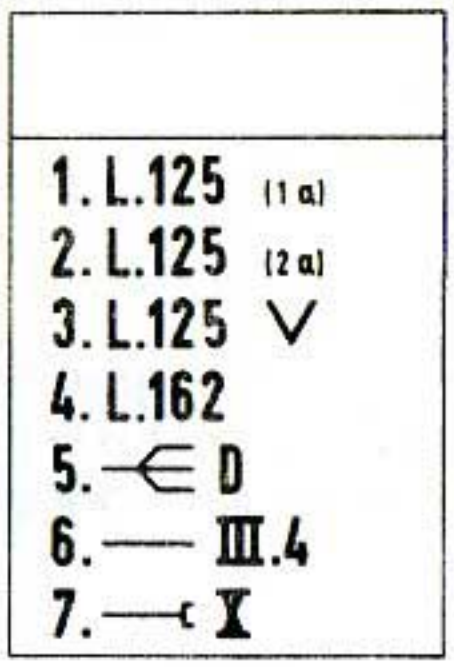


Fig. 10.

Dans l'exemple repris à la fig. 10, les carnets S 422 numérotés de 1 à 7 concernent les itinéraires signalisés suivants :

n° 1 et 2 : vers la ligne 125 respectivement via les itinéraires 1 a et 2 a repris au PSS, mais impliquant des obligations complémentaires différentes;

n° 3 : vers la ligne 125 avec passage de la voie normale à la contre-voie ou vice versa;

n° 4 : vers la ligne 162;

n° 5 : vers le faisceau D;

n° 6 : vers les voies III ou 4;

n° 7 : vers la voie en impasse X.

Les carnets destinés aux ordres de franchissement doivent être apposés dans l'armoire selon l'ordre numérique de gauche à droite.

S'il s'agit d'un signal d'où le conducteur peut être chargé de relever les indications contrôlant la position des aiguillages (art. 119), la pancarte supérieure donne le schéma des voies ainsi que l'indication des carnets S 422 correspondants (fig. 10.1).

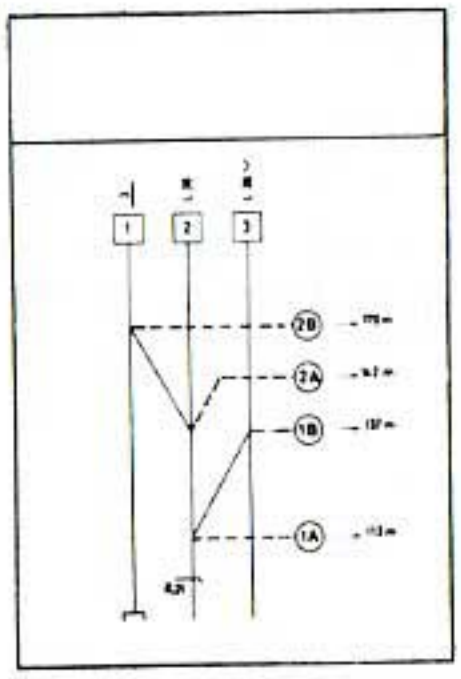


Fig. 10.1.

Une copie des pancartes apposées dans les armoires destinées aux ordres de franchissement doit être déposée dans la 1e farde de l'armoire à documents du poste.

c) **Formalités complémentaires relatives à la transmission de l'ordre.**

Après avoir rempli les obligations imposées par l'art. 112 a, le conducteur est informé par son correspondant du numéro du carnet à utiliser.

Cette information permet au conducteur, en consultant la pancarte, d'identifier l'itinéraire qui sera suivi; il répond au correspondant en donnant l'indication figurant à la pancarte en regard du numéro du carnet désigné. Le conducteur remplit ensuite le formulaire comme il est dit à l'art. 112 a.

L'agent qui délivre l'ordre, inscrit, au S 478 concerné, le numéro du carnet après l'identité du signal (Ex. : S 43/1).

ART. 119. — **Signal muni d'une armoire d'où le conducteur peut être chargé du contrôle de la position des aiguillages.**

Les formulaires combinés, déposés dans l'armoire de ce signal, comportent un volet S 380.

Avec ce formulaire, l'agent devant délivrer un ordre de franchissement peut obliger le conducteur à relever les indications de contrôle apparaissant au voyant que portent les appareils de manœuvre désignés (F — D dans le cas de la fig. 11). Il donne cet ordre en indiquant le numéro du (des) aiguillage(s) au conducteur qui l'écrit à la première colonne du S 380.

Un schéma des voies, affiché dans l'armoire du signal (fig. 12), repère l'emplacement des aiguillages intéressés.

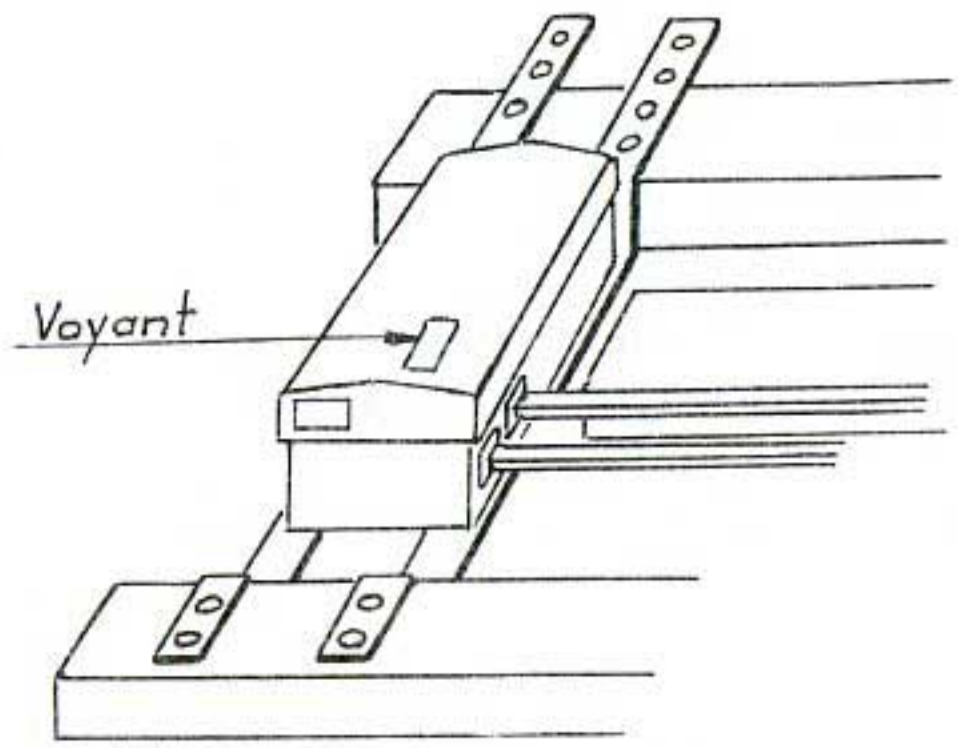


Fig. 11.

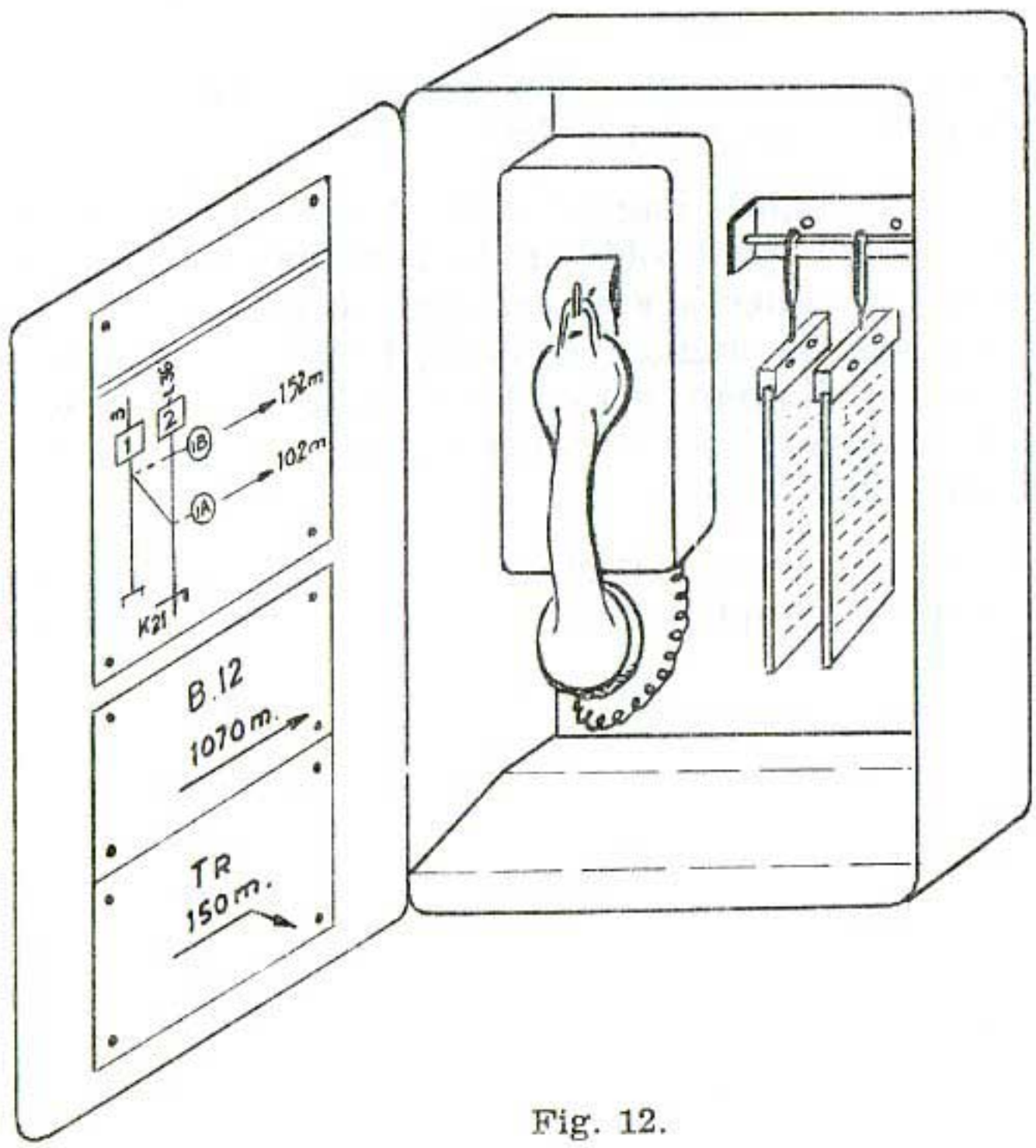


Fig. 12.

S 380 RGS - ARS IV-II

B

AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE		OP BEVEL TE KONTROLEREN WISSELS
Aiguillage No Wissel Nr	Indications de contrôle (1) Kontroleaanduidingen (1)	Réponse No Antwoord Nr
1A	FD	69
		93
		71
		53
		84

(1) A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'aiguillage intéressé.
Aanvullen met de kontroleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wissel zichtbaar zijn.

Fig. 13.

Après que le conducteur a relevé sur place et inscrit les indications de contrôle au S 380, il communique à son correspondant, pour chaque appareil de manœuvre, ces indications ainsi que le nombre imprimé des lignes concernées du S 380.

Les renseignements communiqués sont inscrits au livre d'inscription des télégrammes E 934.

Si les résultats de cette vérification garantissent la position correcte des aiguillages à parcourir, la délivrance de l'ordre de franchissement a lieu de la manière habituelle.

La fig. 13 donne un exemple du volet S 380 dûment complété pour le schéma de voies donné à la fig. 12.

ART. 120. — **Combinaison de formulaires.**

Lorsque les circonstances l'exigent, les formulaires prévus par les art. 116 et 117 du présent règlement peuvent être combinés au S 422. Il en résulte un formulaire S 422 + S 378 + S 379, dont une reproduction figure à l'annexe VII.

Lorsqu'il y a lieu d'appliquer les prescriptions de l'art. 119, il est fait usage, selon le cas, d'un formulaire S 422 + S 380 (annexe VI), S 422 + S 378 + S 380 (annexe VIII), S 422 + S 379 + S 380 (annexe IX) ou S 422 + S 378 + S 379 + S 380 (annexe X).

AP 114-115

Fig. 13.1.

Fig. 13.2.

ART. 121. — **Signal d'arrêt lumineux contrôlant exclusivement le fonctionnement de la signalisation routière automatique d'un PN.**

Comme le montre la fig. 13.1, le mât du signal porte :

a) l'identité du signal (RGS — Fasc. III — Titre I) ;

b) un panneau blanc sur lequel apparaît en noir une flèche et l'indication « STOP SF 0^5 ».

Le panneau oblige le conducteur à opérer comme suit :

— il mentionne le dérangement à son rapport;

— il franchit le signal, **s'arrête devant le PN,** franchit le PN sous le régime SF 0^5 (RGS — Fasc. I — Titre III) et reprend ensuite sa marche normale;

— il met au courant du dérangement le chef de la première gare rencontrée.

Si le signal en question couvre deux (trois ou quatre) PN, le mât du signal porte, sous le panneau précité, un disque blanc avec l'indication 2 (3 ou 4) en noir (fig. 13.2).

Dans ce cas, le conducteur :

— franchit le signal et le premier PN comme prescrit ci-dessus;

— franchit les autres PN seulement sous le régime SF 0^5;

— opère pour le reste comme prescrit ci-dessus.

B. — **Circulation à contre-voie.**

ART. 122. — **Règles.**

a) Les ordres de franchissement autorisant l'accès de la voie normale à la contre-voie sont **toujours remis de la main à la main :**

— sur les lignes non équipées de signaux fixes pour la circulation à contre-voie;

— si le signal à franchir ne donne normalement pas accès à la voie à parcourir (itinéraire non signalisé, voir art. 115).

Les ordres de franchissement peuvent être délivrés **par téléphone** sur les lignes équipées de signaux fixes pour la circulation à contre-voie.

b) Les ordres de franchissement sont toujours délivrés par un chef de gare ou un chef de ligne sauf lorsque le signal pour la circulation à contre-voie est manœuvré d'un poste de pleine voie ou considéré comme tel (RGS — Fasc. III — Titre I).

ART. 123. — **Document utilisé.**

Il est fait usage du même formulaire S 422 que pour la circulation à voie normale (annexe III).

La face du formulaire portant le pictogramme d'un téléphone est utilisée lorsque l'ordre est transmis par téléphone.

La fig. 14 donne un exemple d'un ordre de franchissement délivré par téléphone.

La face du formulaire, portant une main qui présente un formulaire, est utilisée lorsque l'ordre est remis de la main à la main.

La fig. 15 donne un exemple d'un ordre de franchissement délivré de la main à la main.

ART. 124. — **Délivrance de l'ordre.**

Compte tenu des règles énoncées à l'art. 122, l'ordre de franchissement sollicité est délivré en utilisant les moyens prévus à l'art. 110.

ART. 125. — **Ordre de franchissement transmis par téléphone. Formalités.**

a) **Accès de la voie normale à la contre-voie ou vice versa.**

Lorsque le franchissement du signal concerne un mouvement qui permettra l'accès de la voie normale à la contre-voie ou vice versa, l'agent qui délivre l'ordre, annonce avant toute autre communication :

« Accès vers ..... (la contre-voie ou la voie normale) — Conducteur, donnez-moi votre n° d'identification » (1).

En donnant ce numéro, le conducteur atteste avoir compris que le franchissement du signal concerne un mouvement de la voie normale vers la contre-voie ou vice versa.

---

(1) Ces dispositions ne sont pas d'application pour le facteur de gare accompagnant le locotracteur, chargé de recueillir l'ordre de franchissement. Celui-ci reçoit oralement et en clair les indications relatives au mouvement à effectuer.

Le numéro d'identification est inscrit à l'endroit prévu par le conducteur au formulaire S 422 et, par l'agent qui délivre l'ordre, au S 478.

Le numéro de l'ordre, la date et l'heure sont ensuite échangés et inscrits, comme pour la circulation à voie normale (art. 112 a).

Un exemple d'inscriptions, faites au carnet S 478 pour l'accès à la contre-voie, au sujet du S 422 de la fig. 14 (ou à la voie normale) est donné ci-après :

55	**Accès à CVT (ou VNS)**	**—**	**E 1712**	**N° d'ident.**	**Hlt. 183**	**12.03**
57		**—**	**R 21/2**	**E 1712**	**S 422**	**Chst 57**	**12.04**

b) **Passage ou continuation à contre-voie.**

L'ordre de franchissement pour le passage ou la continuation à contre-voie est délivré en appliquant uniquement les formalités prévues en cas de circulation à voie normale. Aucune mention ne doit donc être inscrite dans la case « N° d'identification du conducteur ».

S 422 Ⓑ RGS - ARS, IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT — **OVERSCHRIJDINGS-BEVEL**

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Carnet N° Boekje N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
130	R 21	2	40 km/h

MANŒUVRE **RANGERING**	N° de service du conducteur Dienstn' van de bestuurder
Accès à la contre-voie **Toegang naar het tegenspoor** **Reprise de la voie normale** **Hernemen van het normaal spoor**	N° d'identification du conducteur Identifikatien' van de bestuurder 183

Train ou parcours N° Trein of rit N'	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N'
E 1712	30.11.76	12.04	57

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

Fig. 14.

(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

S 422 ⓑ

RGS - ARS. IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVERSCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Train ou parcours N° Trein of rit N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
37	C53	Z 327	40 km/h

~~MANŒUVRE - RANGERING~~ (1)

CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR (1)

AVEC SIGNAUX FIXES

SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN
Jusqu'à
Tot .....

MET VASTE SEINEN

Prévue par A.C.A.
n° .....

Voorzien bij B.A.V.
n' .....

Non prévue par A.C.A.
Niet voorzien bij B.A.V.
Réduction temporaire de vitesse
Tijdelijke snelheidsbeperking
..... km/h de à
van ..... tot .....

~~REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR (1)~~

~~VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST~~
Entre et (1)
Tussen ..... en .....

(1)

Le rédacteur de l'ordre De opsteller van het bevel	Date Datum	Heure Uur
Schumacker	30.11.76	14.23

Fig. 15.

ART. 126. — **Ordre de franchissement remis de la main à la main. Formalités.**

Le document S 422 est rempli conformément aux prescriptions énoncées pour le cas de la circulation à voie normale.

De plus :

— la rubrique « Contre-voie » est maintenue au S 422 et le carré correspondant au régime d'exploitation adopté est poché dans tous les cas où un train doit passer de la voie normale à la contre-voie, ou poursuivre une circulation à contre-voie;

— la rubrique « Contre-voie » doit être supprimée et aucun carré ne doit être poché quand un train doit reprendre la voie normale.

Les inscriptions au carnet S 478 se font de la même manière que celle prescrite pour le cas de la circulation à voie normale. Ci-après, figurent, à titre d'exemple, les inscriptions relatives à la délivrance du S 422 donné à la fig. 15 :

58	—	C 53	Z 327	S 422	—	14.23

Les règles particulières ci-après sont d'application.

a) **Passage de la voie normale à la contre-voie.**

Si la rubrique « Contre-voie — sans signaux fixes » doit subsister, le S 422 :

— doit toujours être complété par l'indication de l'endroit jusqu'où se fera la circulation à contre-voie;

— doit être complété, selon le cas, par le numéro de l'ACA ou par les données relatives à la réduction temporaire de vitesse.

b) **Reprise de la voie normale.**

La rubrique « Contre-voie » est biffée et la rubrique « Reprise de la voie normale » doit subsister.

c) **Itinéraire non signalisé pour la circulation à contre-voie.**

Dans le cas exceptionnel où un signal ne donnant accès qu'à la voie normale doit être franchi à l'arrêt en vue de poursuivre le mouvement à contre-voie ou en vue de passer de la voie normale à la contre-voie, le carré à pocher est celui correspondant au régime d'exploitation en vigueur au-delà du signal.

ART. 127. — **Obligations complémentaires de l'agent qui délivre l'ordre et du conducteur.**

Ces obligations sont identiques à celles prévues en cas de circulation à voie normale.

III. — SIGNAL MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT.

ART. 128. — **Caractéristiques apparentes du signal.**

Ce signal est du type lumineux. Il ne porte pas de couronne de franchissement. La face antérieure de son mât est munie d'un œilleton de franchissement et d'une armoire dont la face, dirigée vers les trains auxquels il s'adresse, présente l'aspect de la fig. 5.

L'armoire doit contenir les formulaires pour ordre de franchissement et un téléphone.

ART. 129. — **Formulaires utilisés.**

Les documents sont du même type que ceux présentés aux chiffres I et II.

L'armoire contient simultanément des formulaires S 421 et des formulaires S 422 simples ou combinés, sauf exceptions de l'art. 108.

ART. 130. — **Formalités à remplir.**

Il est procédé comme indiqué aux chiffres I et II suivant que l'œilleton est ou n'est pas allumé.

B. — FORMALITES EXTRAORDINAIRES DE FRANCHISSEMENT D'UN SIGNAL D'ARRET FERME NON MUNI DE LA COURONNE DE FRANCHISSEMENT.

ART. 131. — **Définition.**

Les formalités extraordinaires de franchissement sont appliquées quand l'ordre ne peut pas être obtenu par les moyens prévus au paragraphe A, c'est-à-dire en cas :

— de dérangement au téléphone du signal;

— de manque des documents;
— d'impossibilité d'intervention ou d'absence du personnel habilité à délivrer l'ordre.

ART. 132. — **Principes.**

Les principes et les formalités pour la rédaction de l'ordre de franchissement qui sont prescrits à la partie A restent valables lors de l'exécution des formalités extraordinaires. Suivant le cas, ces formalités sont complétées par les dispositions reprises aux articles suivants.

1. — **Dérangement du téléphone.**

Le téléphone doit être considéré comme dérangé quand :

— le poste appelé ne répond pas aux appels dans les 5 minutes;

— la conversation est impossible ou incompréhensible, tant pour des raisons techniques que linguistiques.

En pareil cas, le conducteur se réfère exclusivement aux indications apposées en noir sur fond blanc dans l'armoire du signal et qui peuvent être :

— une flèche (fig. 16) quand la section d'aval ne comporte pas de point dangereux et peut être parcourue en marche à vue (art. 116);

— une inscription relative à l'emplacement du poste (fig. 17) dans le cas où l'une des conditions précédentes au moins n'est pas réalisée.

2. — **Absence de formulaires.**

Il y a absence de formulaires quand :

— le formulaire ou une partie du formulaire à utiliser fait défaut;

— le conducteur constate une erreur dans le document.

En ce cas, le conducteur utilise son rapport pour y consigner l'ordre de franchissement.

ART. 133. — **L'armoire du signal contient l'indication d'une flèche** (fig. 16).

a) **si le téléphone est dérangé,** le conducteur enlève un formulaire du carnet et franchit le signal considéré sans autre formalité.

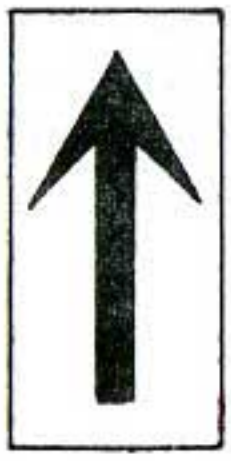


Fig. 16.

Il respecte la marche à vue jusqu'au premier signal d'arrêt rencontré et observe les indications reprises au S 379 éventuel.

Il s'arrête au premier signal d'arrêt avec téléphone ou au premier poste de block gardé qu'il rencontre, fait part de l'incident au desservant du poste et sauf ordre contraire, reprend sa marche normale.

b) **s'il y a absence de formulaires,** les prescriptions de l'article 134 b suivant sont d'application.

c) **si le téléphone est dérangé, et s'il y a absence de formulaires,** le conducteur transcrit, à son rapport, les indications du fac-similé plastifié du formulaire à utiliser, sous la forme :

« Signal ....., tf dérangé — absence de formulaire.
Ligne N° ....., PN N° ....., Cumulée .....,
N° ....., Cumulée ..... ».

Il franchit le signal considéré et adopte la marche à vue jusqu'au signal d'arrêt suivant. Au cours de ce trajet, il adopte le régime SF 0^5 au(x) PN mentionné(s).

Il s'arrête au premier signal d'arrêt avec téléphone ou au premier poste de block gardé qu'il rencontre, fait part de l'incident au signaleur et sauf ordre contraire, reprend sa marche normale.

ART. 134. — **L'armoire destinée aux ordres de franchissement du signal contient une inscription situant le poste.**

a) **si le téléphone est dérangé,** les formalités nécessaires en vue d'obtenir l'ordre de franchissement, s'effectuent suivant le cas :

— **au poste de commande,** lorsque l'armoire contient exclusivement une pancarte portant l'indication du poste,

la distance entre le signal et le poste ainsi que la direction à suivre pour atteindre ce poste (fig. 17, 18, 18bis et 18ter).

La flèche est brisée lorsque la traversée des voies s'impose.

— **au téléphone de réserve**, lorsque la pancarte de la fig. 17 est complétée par la mention « T R » par la distance entre le signal et le téléphone de réserve ainsi que par la direction à suivre pour atteindre ce téléphone (fig. 18) ;

— **à un autre téléphone,** lorsque la pancarte de la fig. 17 est complétée par la mention « T AL » ou par l'indication d'un téléphone d'un autre signal désigné, par la distance entre le signal et le téléphone en question ainsi que par la direction à suivre pour atteindre ce téléphone (fig. 18bis ou fig. 18ter).

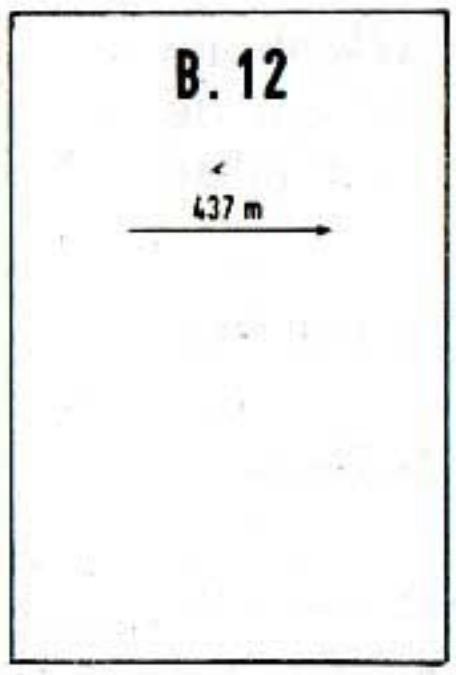


Fig. 17.

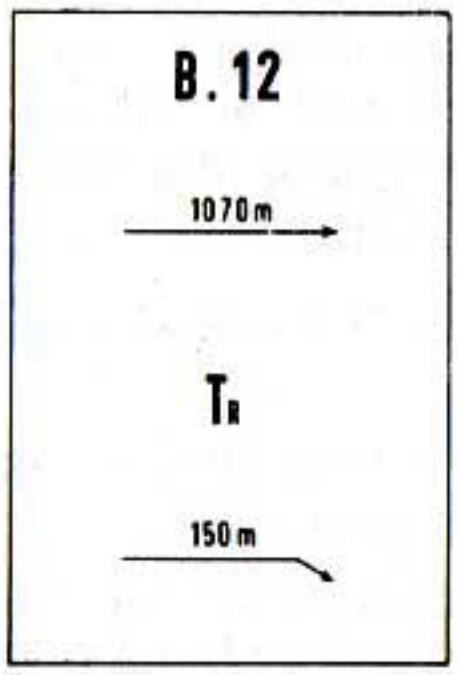


Fig. 18.

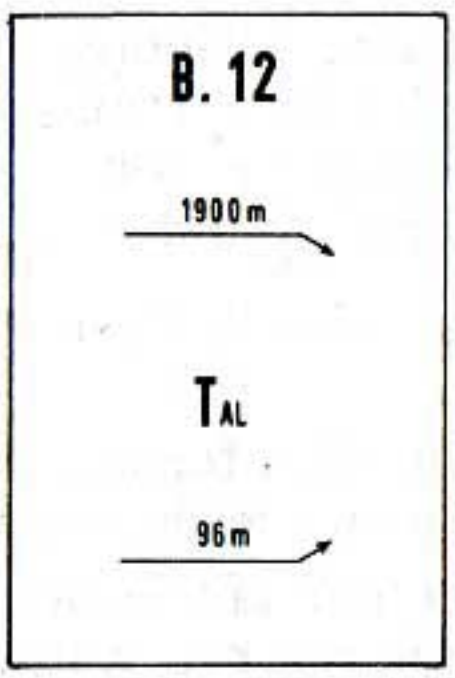


Fig.18bis.

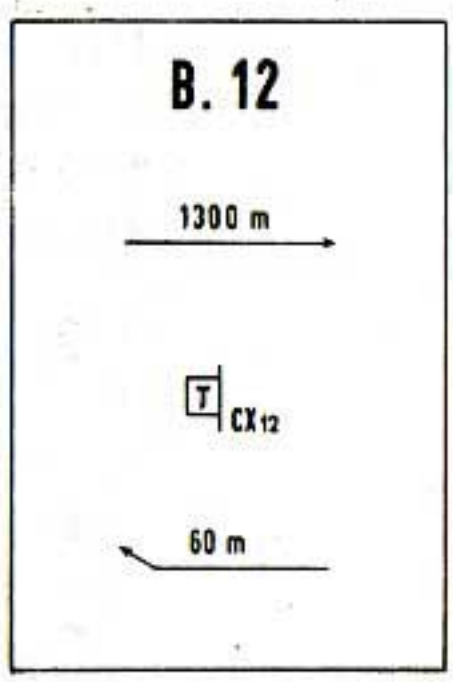


Fig. 18ter.

La flèche dirigée vers le téléphone du signal indique que l'installation (les installations) précitée(s) se situe(nt) à **l'aval** du signal.

La flèche dirigée en sens inverse indique que l'installation (les installations) précitée(s) se situe(nt) en **amont** du signal.

Par téléphone de réserve, on désigne un téléphone :

— non situé sur un signal;

— relié directement au poste commandant le signal à franchir;

— contenu dans une armoire portant sur ses 3 faces l'indication TR en rouge, sur fond blanc (fig. 19), mais ne renfermant pas d'ordres de franchissement.

Ce téléphone est installé sur les lignes à trafic intense lorsque le poste de commande ou tout autre téléphone relié au poste de commande est situé à plus de 500 m du signal intéressé; il est représenté conventionnellement sur les plans schématiques de signalisation comme à la fig. 19bis.

Fig. 19.

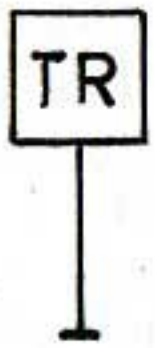


Fig. 19bis.

Par « autre téléphone », on désigne, soit le **téléphone d'un signal voisin** (commandé par le même poste que le signal à franchir), soit un **téléphone d'alarme**; il est situé à 500 m maximum du signal à franchir.

Afin de recueillir l'ordre de franchissement, le conducteur :

— se munit d'un formulaire de chacun des carnets déposés dans l'armoire du signal à franchir;

— se rend, suivant le cas, au poste de commande, au téléphone de réserve, à un autre téléphone pour y recueillir l'ordre de franchissement comme dit ci-après;

— annule les documents non utilisés par la mention « Annulé » et les joint à son rapport.

Le conducteur obtient l'ordre de franchissement :

1. — **au poste de commande,** sur remise du formulaire simple éventuellement complété par les documents S 378 et (ou) S 379;

2. — **au téléphone de réserve ou à un autre téléphone,** où il :

— fait confirmer par son correspondant qu'il n'utilise pas le téléphone dont il devrait faire usage;

— informe son correspondant du dérangement constaté;

— indique au correspondant que l'ordre de franchissement réclamé, concerne le signal dont le littéra est indiqué au formulaire qu'il va utiliser.

Lorsque le conducteur utilise un téléphone d'alarme, le dispatcher ou le chef de ligne :

— inscrit au livre d'inscription des télégrammes E 934 les indications reçues du poste intéressé;
— sert d'intermédiaire pour délivrer l'ordre en transmettant les indications reçues aux conducteurs.

Le conducteur complète alors le document approprié.

b) **s'il y a absence de formulaires,** le conducteur utilise son rapport pour y inscrire l'ordre de franchissement.

Chaque obligation éventuelle (itinéraire à suivre, marche à vue, PN, contrôle d'aiguillage, vitesse autorisée) doit également être mentionnée au rapport.

c) **Si le téléphone est dérangé et s'il y a absence de formulaires,** le conducteur applique les dispositions prévues au littéra a) ci-avant, étant entendu qu'il utilise son rapport en lieu et place des formulaires.

ART. 135. — **Démarche au poste de signalisation.**

Le conducteur qui se rend au poste peut rencontrer les situations suivantes :

— le poste est desservi;
— le poste a transféré la commande de ses signaux;
— le poste est hors service;
— le poste est en service, mais l'agent est absent ou dans l'impossibilité d'assurer son service.

ART. 136. — **Le poste est desservi.**

Le chef de gare ou le desservant du poste remet au conducteur un ordre de franchissement S 422 pour le signal intéressé.

Le chef de gare ou le desservant du poste annule les formulaires S 422 prélevés, par le conducteur au signal à franchir, par la mention « Annulé ».

Le conducteur joint, à son rapport, ces formulaires annulés ainsi que l'ordre de franchissement.

Si le formulaire qui aurait dû être utilisé est du type combiné, le conducteur doit être mis en possession de documents S 378 et S 379 séparés, imposés par les circonstances du moment (Contrôle d'un circuit de voie ou un passage à niveau à signalisation automatique, manque d'annonces etc.).

ART. 137. — **Le desservant du poste a transféré la commande de ses signaux.**

Dès le transfert de la commande, une pancarte libellée comme à la fig. 20, est apposée à l'endroit indiqué par l'instruction locale. Cette pancarte avise l'agent qui se présente de la situation réalisée et de l'endroit où se situe l'agent chargé de délivrer l'ordre de franchissement.

Un téléphone de réserve peut être installé à proximité du poste qui a transféré la commande.

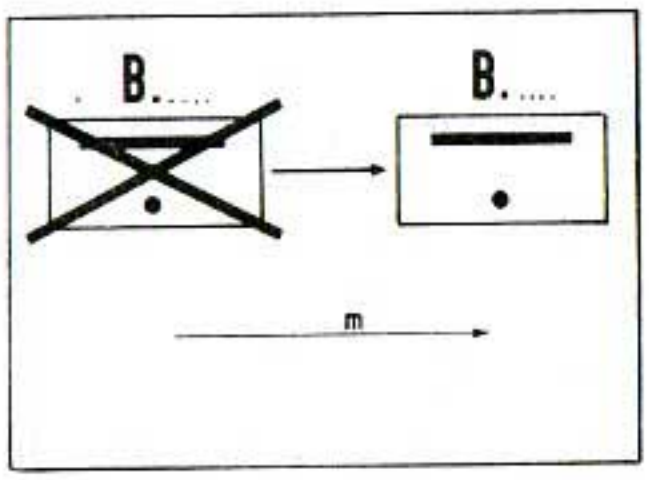


Fig. 20.

La flèche avec la mention « .....m », dirigée vers la gauche indique que le poste à atteindre se trouve à gauche pour un observateur tourné du côté où se trouve l'identification du poste ayant transféré la commande; la flèche dirigée vers la droite indique que le poste à atteindre se trouve à droite pour le même observateur.

A défaut d'un téléphone de réserve ou de tout autre relation téléphonique, le conducteur se rend au poste commandant effectivement le signal et il est procédé comme à l'art. 134 a).

Si les sections en aval des signaux intéressés peuvent être parcourues sous le régime de la marche à vue (article 132), l'instruction locale peut prescrire que le desservant du poste, après avoir éliminé les points dangereux permanents couverts par les signaux, appose, à l'endroit prévu, une pancarte conforme à la fig. 21.

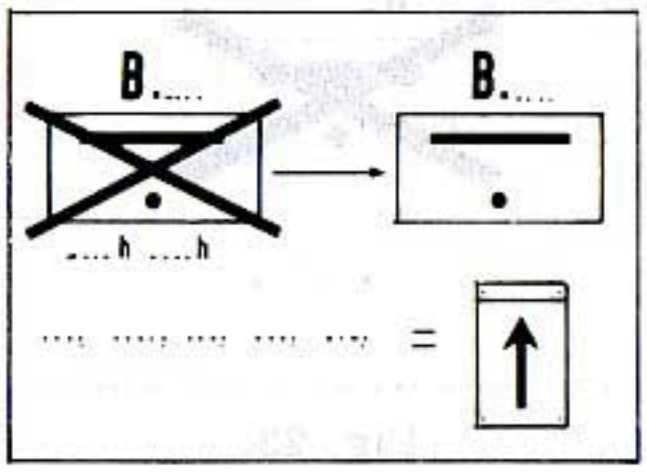


Fig. 21.

Le conducteur inscrit la mention suivante à son rapport :

« Poste ..... a transmis la commande du signal. Signal ..... à considérer comme portant dans son armoire la flèche noire sur fond blanc ».

Le conducteur franchit le signal en observant les prescriptions de l'art. 133.

ART. 138. — **Le poste est hors service.**

Certains signaux dépendent d'un poste où le service n'est pas assuré en permanence.

Avant la mise hors service du poste, le desservant du poste appose, à l'endroit prescrit à l'instruction locale, la pancarte mentionnant la mise hors service du poste.

En l'absence de personnel au poste, les signaux sont ouverts ou fonctionnent selon les principes du block automatique.

Ces signaux ne couvrent alors aucun point dangereux permanent et les aiguillages abordés par la pointe sont immobilisés par griffes ou verrous cadenassés. Les aiguillages commandés électriquement, parcourus pendant la mise hors service peuvent être également immobilisés par un dispositif de verrouillage à distance.

a) **Le signal a été ouvert avant la mise hors service du poste.**

Si le signal est fermé accidentellement, le conducteur est avisé de la mise hors service du poste par la pancarte conforme à la fig. 22.

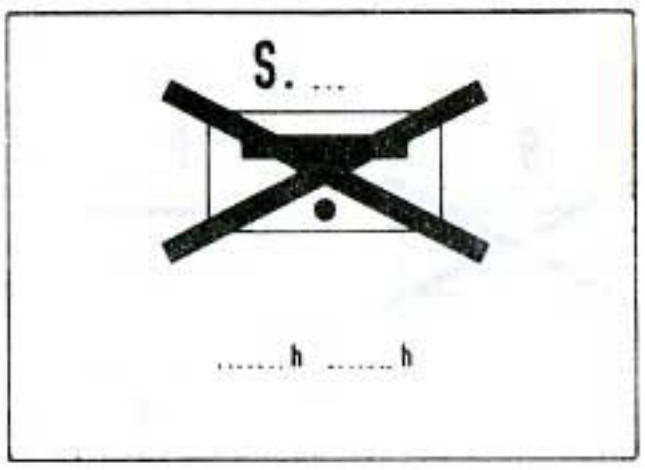


Fig. 22.

La présence de cette pancarte permet le franchissement du signal sans restrictions, ni autre formalité que l'annotation, au rapport du conducteur, de l'identité du signal à franchir du poste mis hors service pour une période déterminée.

b) **Le signal fonctionne selon les principes du block automatique.**

Si le signal est fermé accidentellement et que l'œilleton de franchissement s'éteint accidentellement, le conducteur est avisé de la mise hors service par la pancarte conforme à la fig. 23.

Le conducteur mentionne à son rapport :

— l'identité du poste mis hors service pour une période déterminée;
— l'identité du signal d'arrêt qui doit être considéré comme étant muni de la couronne de franchissement.

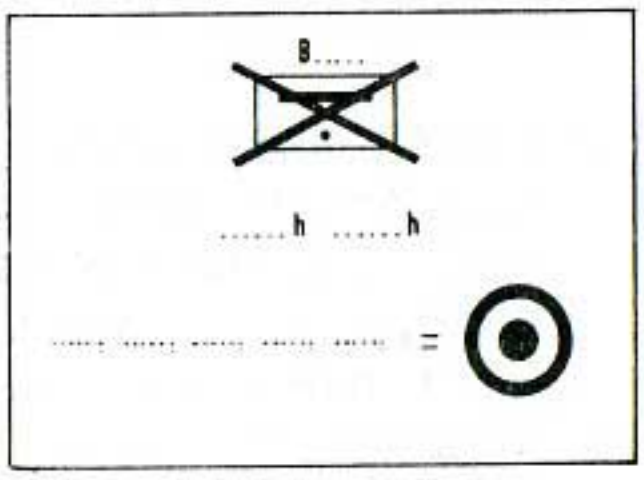


Fig. 23.

ART. 139. — **Le poste est en service (il y a aucune pancarte au poste ou la pancarte n'est plus valable), mais le desservant est absent ou se trouve dans l'impossibilité d'assurer son service.**

a) **Cas d'un poste de gare situé sur une ligne à double voie.**

Le conducteur qui s'est rendu au poste, s'efforce de prendre contact avec le chef de gare.

S'il peut atteindre le chef de gare, celui-ci est chargé des opérations nécessaires.

S'il ne peut pas atteindre le chef de gare, le conducteur procède comme dans le cas d'un poste de pleine voie situé sur une ligne à double voie.

b) **Cas d'un poste de pleine voie situé sur une ligne à double voie.**

1. **Le conducteur s'est assuré que l'itinéraire est correct et l'installation ne donne aucune possibilité de passer de la voie normale à la contre-voie ou vice versa.**

Le conducteur avance son train jusqu'à ce que le dernier véhicule ait franchi le signal fermé.

Ensuite le chef de train, pour un train de voyageurs ou le conducteur, pour un train de marchandises :

— dépose à proximité du téléphone du poste de signalisation ou sous la porte du poste de signalisation si cette dernière est fermée, une note indiquant « Train n° ... . allant à ..... est passé ..... à ..... h »;
— transmet l'information « opérations terminées », s'il s'agit d'un train de voyageurs.

Le conducteur poursuit ensuite son parcours entre ce poste et le premier signal d'arrêt suivant qui n'est pas commandé de ce poste, en respectant la marche à vue à une vitesse maximale de 20 km/h sauf aux passages à niveau où le régime SF 0^5 est de rigueur. Les signaux d'arrêt intermédiaires éventuels, commandés de ce poste, sont à franchir de la même façon excepté la note à déposer.

2. **Le conducteur s'est assuré que l'itinéraire n'est pas correct ou l'installation donne la possibilité de passer de la voie normale à la contre-voie ou vice versa.**

Dans ce cas, le conducteur déclare le train en détresse.

c) **Cas d'un poste situé sur une ligne à simple voie.**

Le conducteur qui s'est rendu au poste, s'efforce de prendre contact avec le chef de gare.

S'il peut atteindre le chef de gare, celui-ci est chargé des opérations nécessaires.

S'il ne peut pas atteindre le chef de gare, on procède comme dans le cas b 1 s'il ne s'agit pas d'une gare de croisement et l'on procède comme dans le cas b 2 s'il s'agit bien d'une gare de croisement.

C. — SIGNAUX DEPASSES.

ART. 140. — **Règle.**

Tout dépassement de signal doit être acté par le chef de train ou le chef de gare à la feuille de travail du conducteur. Il doit en outre être annoté par le chef de train au rapport E 791 des trains de voyageurs.

Ce dépassement doit, quand il concerne un signal de pleine voie, être porté par le chef de train à la connaissance du chef de la première gare où le train fait normalement arrêt.

Signal dépassé indûment.

ART. 141. — **Arrêt du train.**

— Un conducteur qui a dépassé un signal d'arrêt en position fermée, doit provoquer l'arrêt de son train le plus rapidement possible.

— Si le chef de train a pu remarquer ce dépassement et s'il constate que le conducteur ne met pas tout en œuvre pour arrêter son train, il en provoque lui-même l'arrêt d'urgence.

— Le signaleur qui constate ce dépassement présente le signal mobile d'arrêt et donne le signal d'alarme au moyen du cornet.

a) **S'il parvient à arrêter le train,** il procède comme suit :

1° **Poste en gare.**

Il prévient le chef de gare et se conforme à ses ordres.

2° **Poste en pleine voie.**

Il informe le personnel du train ainsi que le Dispatching ou le chef de la gare la plus proche.

Dans les deux cas, il note le dépassement au carnet S 478.

b) **S'il ne parvient pas à arrêter le train,** il en avise immédiatement le poste de signalisation d'aval ainsi que le chef de gare s'il est en gare, le Dispatching ou le chef de la gare la plus proche s'il est en pleine voie.

La communication est inscrite au document ad hoc (S 478 ou E 934 suivant le cas) sous la forme :

« N° ..... Train ..... a dépassé signal fermé. N° ..... Heure ..... ».

Le signaleur qui reçoit cette information met tout en œuvre pour faire arrêter le train. Il agit suivant le cas comme prescrit ci-avant.

ART. 142. — **Formalités à remplir pour la remise en marche du train.**

a) **Le train a été arrêté au poste qui commande le signal dépassé.**

Le conducteur doit recevoir un ordre de franchissement S 422 pour le signal considéré.

b) **Le train a été arrêté à un autre poste.**

Il est fait application des mesures que la situation impose à ce poste.

c) **Le train a été arrêté après dépassement d'un signal à fonctionnement automatique.**

1° Si le conducteur a pu constater que le signal porte sur son fût un œilleton allumé ou la couronne de franchissement, il arrête son train le plus tôt possible pour prélever un S 421 (éventuellement combiné avec un S 379). Si la distance que le conducteur doit parcourir pour se rendre au signal est trop grande, il peut poursuivre sa route en marche à vue, à la vitesse maximum de 20 km/h en appliquant le régime SF 0^5 à tous les passages à niveau munis d'un signal d'identification.

2° Si le conducteur n'a pu faire cette constatation, le chef de train se rend au signal; il y prélève un S 421 ou réclame un S 422 selon le cas.

Signal dépassé par suite de fermeture intempestive.

ART. 143. — **Arrêt du train.**

Le conducteur provoque l'arrêt du train le plus rapidement possible.

ART. 144. — **Remise en marche du train.**

Selon ses constatations, le personnel du train fait application du cas a) ou c) de l'art. 142.

Si le personnel du train dispose d'une liaison téléphonique directe avec le poste commandant le signal, il peut se faire délivrer un ordre de franchissement par téléphone qu'il inscrit sur la feuille de travail du conducteur.

Remarque. — Quand le train ne s'arrête pas lors du dépassement d'un signal d'arrêt fermé intempestivement, le signaleur applique, hormis la délivrance de l'ordre de franchissement les dispositions prévues au Chap. III du présent règlement.

D. — PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX POSTES DE SIGNALISATION A MANŒUVRE MECANIQUE.

ART. 145. — **Dérangement (1) survenant dans un poste en gare pendant les heures de service du chef de gare.**

a) **Le poste n'est pas pourvu d'appareils de contrôle, permettant de s'assurer que les aiguillages, abordés par la pointe en voie principale, dans l'itinéraire à parcourir occupent la position correcte.**

Le signaleur renseigne le chef de gare au sujet du dérangement qui empêche le renversement du levier du signal.

Le chef de gare vérifie que tous les leviers et manettes de l'appareil central occupent la position voulue pour l'itinéraire à parcourir, y compris les leviers ou manettes d'itinéraire et de signaux d'arrêt qui peuvent être manœuvrés. Il interdit ensuite, par une inscription au registre S 477, la manœuvre des leviers des appareils qui intéressent l'itinéraire et fait toutes recommandations nécessaires à ce sujet au signaleur. Il vérifie que toutes les autres conditions de sécurité sont remplies (block, slot, etc.).

---

(1) Par dérangement on entend : l'absence de sécurité, que les installations prévues pour assurer cette sécurité existent ou n'existent pas.

Le chef de gare se rend ensuite dans la voie et vérifie la position des appareils qui seront parcourus par le train; il s'assure notamment de la position des aiguillages, vérifie si les aiguillages abordés par la pointe sont bien immobilisés par leur verrou et délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement remis de la main à la main ou par téléphone selon le cas.

b) **Le poste est muni d'appareils de contrôle (électros de contrôle d'aiguillages) permettant de s'assurer que les aiguillages, abordés par la pointe en voie principale, dans l'itinéraire à parcourir occupent leur position correcte.**

Dans ce cas, le signaleur informe le chef de gare du dérangement qui empêche le renversement du levier du signal. Le chef de gare vérifie, en consultant au besoin le tableau des itinéraires annexé à l'instruction locale, que les leviers d'aiguillages, de verrous, etc., occupent leur position correcte, pour l'itinéraire à parcourir, y compris les leviers d'itinéraire et de signaux d'arrêt, si leur manœuvre est possible.

S'il constate que le voyant de l'électro de contrôle des aiguillages indique bien que les appareils de voie occupent leur position correcte, que les opérations de block, de slot, etc. ont été effectuées et que, même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir le signal, le chef de gare délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

Si le chef de gare constate par l'examen de la couleur du voyant de l'électro de contrôle des aiguillages qu'un dérangement s'est produit dans les appareils de voie intéressant l'itinéraire à parcourir, il procède comme il est prescrit au littéra a) pour la vérification de l'itinéraire; ensuite si, même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir le signal, il délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

ART. 146. — **Dérangement survenant dans un poste en gare en dehors des heures de service du chef de gare.**

En dehors des heures de service du chef de gare, le signaleur procède comme s'il s'agissait d'un dérangement survenu dans un poste situé en pleine voie. L'instruction locale du poste doit indiquer les intervalles pendant lesquels le poste est à considérer comme étant en pleine voie.

Pendant ces intervalles, aucune manœuvre ne peut être exécutée dans le champ d'action du poste, en l'absence du chef de gare.

Si le poste est desservi par un ouvrier du service E, celui-ci **est autorisé** à délivrer des ordres de dépassement, mais **n'est pas autorisé** à déplomber les appareils lorsque survient un dérangement.

Dans ce dernier cas, il doit faire appel au chef de gare désigné dans l'instruction locale et, en attendant son intervention, assurer la circulation des trains en délivrant des ordres de dépassement.

L'ouvrier du service E devant desservir seul le poste de block est initié à cette partie du service à l'intervention du chef immédiat. Dès que l'initiation est terminée, le chef immédiat fait contrôler l'aptitude de l'ouvrier, au point de vue intervention dans le service de block et signalisation, par l'Inspecteur du service E assisté du signaleur-instructeur.

ART. 147. — **Dérangement survenant dans un poste en pleine voie.**

a) **Le poste n'est pas pourvu d'appareils de contrôle permettant de s'assurer que les aiguillages occupent la position correcte pour l'itinéraire à parcourir.**

Si un dérangement empêche le renversement du levier du signal, le signaleur, après avoir préparé complètement l'itinéraire en disposant les leviers des aiguillages, verrous, etc., dans leur position correcte, y compris les leviers d'itinéraire et de signaux **(si leur manœuvre est possible)**, se rend dans la voie et vérifie si tous les appareils occupent leur position correcte pour l'itinéraire à parcourir.

S'il en est bien ainsi il remet au machiniste l'ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone selon le cas.

b) **Le poste est pourvu d'appareils de contrôle permettant de s'assurer que les aiguillages abordés par la pointe occupent la position correcte pour l'itinéraire à parcourir.**

Le signaleur s'assure que l'itinéraire à parcourir a été régulièrement établi, que les leviers d'itinéraire et de signaux, pour autant que leur manœuvre soit possible, ainsi que les leviers d'aiguillages, de verrous, etc. occupent

leur position correcte; il vérifie si le voyant de contrôle des aiguillages indique que tous les appareils de la voie occupent leur position correcte, si les opérations de block et de slot ont bien été effectuées. S'il en est ainsi et s'il ne peut, même moyennant déplombage, ouvrir le signal, il délivre au machiniste un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

Si le signaleur constate par l'examen de la couleur du voyant de l'électro de contrôle des aiguillages qu'un dérangement s'est produit dans les appareils de voie intéressant l'itinéraire à parcourir, il procède comme il est prescrit au littéra a) pour la vérification de l'itinéraire; ensuite, si même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir ce signal, il délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

E. — PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX POSTES DE SIGNALISATION A MANŒUVRE ELECTRIQUE.

ART. 148. — **Dérangement (1) survenant dans un poste en gare pendant les heures de service du chef de gare.**

a) **Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire intéressé, obtenu le contrôle des aiguillages, reçu les autorisations nécessaires (block, slot, circuit de voie, monocinétique) et s'être assuré qu'aucun itinéraire n'est établi pour un mouvement en sens inverse, constate que le voyant d'accouplement du signal ne passe pas du rouge au blanc.**

Il répète la manœuvre de la ou des manettes qui ne sont pas enclenchées par l'électro d'itinéraire. Si, après ces manœuvres, le voyant d'accouplement ne devient pas blanc, il prévient le chef de gare. Celui-ci vérifie si toutes les manettes intéressées sont bien manœuvrées, si les voyants de contrôle des aiguillages, de slot, de block, de

(1) Par dérangement on entend : l'absence de sécurité, que les installations prévues pour assurer cette sécurité existent ou n'existent pas.

circuit de voie et de monocinétique, ont bien la couleur exigée pour l'ouverture du signal et si aucun itinéraire n'est établi en sens inverse.

Il fait placer des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire. Enfin, il donne au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas. Il ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que le train a complètement dégagé l'itinéraire.

b) **Le signaleur, après avoir manœuvré une manette d'aiguillage de l'itinéraire intéressé, n'obtient pas le contrôle de cet aiguillage, c'est-à-dire que le voyant de contrôle reste bleu et que la sonnerie tinte sans interruption.**

Il vérifie les fusibles de contrôle et de manœuvre de l'aiguillage. Si le dérangement persiste, il prévient le chef de gare.

Celui-ci vérifie, en consultant au besoin le tableau des itinéraires, que toutes les manettes intéressées sont bien manœuvrées, que tous les voyants de contrôle des aiguillages, autres que le ou les aiguillages dérangés, sont blancs, que tous les voyants de slot, de block, de circuit de voie et de monocinétique ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse.

Le chef de gare fait placer des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette de signal), enlève alors les fusibles de contrôle et de manœuvre du ou des aiguillages dérangés, les remplace provisoirement par des fusibles postiches rouges, puis interdit au signaleur de modifier l'itinéraire préparé.

Il se rend ensuite dans la voie et fait éventuellement placer, à l'aide d'une manivelle de secours, le ou les aiguillages dérangés dans la position correspondant à celle de leur manette.

Cette opération étant faite :

— Si l'aiguillage en question se trouve à proximité du poste, le chef de gare se rend à l'appareil central et replace les fusibles du ou des aiguillages dérangés. Si, après cette

opération, la manœuvre du signal est possible, le train est admis à la faveur du signal ouvert. Dans l'autre cas, après enlèvement des fusibles et après une nouvelle vérification du ou des aiguillages dérangés, le chef de gare autorise le dépassement du signal fermé.

— Si l'aiguillage en question est éloigné du poste et que le chef de gare ne peut s'y rendre sans perte de temps pour le train, il délivre un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas, et ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que le train a complètement dégagé l'itinéraire.

c) Le signaleur, après avoir tracé régulièrement l'itinéraire à parcourir, a fait passer le voyant d'accouplement du signal du rouge au blanc. Il a renversé la manette du signal, mais celui-ci n'a pas obéi à la manœuvre et est resté fermé.

Dans ce cas, le signaleur vérifie :

1° au bâti, que l'itinéraire à parcourir a été régulièrement tracé;

2° qu'après renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement est resté blanc. Dans l'affirmative, le signaleur fait appel au chef de gare qui délivre un ordre de dépassement écrit ou téléphonique au machiniste; le chef de gare peut aussi donner l'ordre au signaleur de délivrer un ordre téléphonique E.S. 422. A cet effet, une communication téléphonique inscrite et numérotée est échangée entre le chef de gare et le signaleur sous la forme suivante :

« Voyant accouplement signal ..... est resté blanc après renversement de la manette ».

Cette inscription est faite à l'E. 934 par le chef de gare et à l'E.S. 478 par le signaleur.

De cette communication, le chef de gare peut conclure que l'ordre de dépassement peut être délivré en toute sécurité.

Cette procédure n'est d'application que dans le cas où elle permet d'éviter la perte de temps que comporterait un déplacement préalable vers le poste.

Dans les autres cas, le chef de gare reste chargé des vérifications prescrites.

Lorsqu'un sous-chef de gare est de service au poste, c'est à lui qu'incombent les vérifications prescrites ainsi que la délivrance de l'ordre de dépassement.

Si, après le renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement ne reste pas blanc, on procède comme indiqué au littéra a) ci-dessus.

d) **Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire intéressé et obtenu le contrôle des aiguillages, ne reçoit pas une autorisation nécessaire (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.).**

Il fait intervenir le chef de gare qui, après avoir fait tracer et enclencher correctement l'itinéraire par l'électro d'itinéraire, fait recouvrir les manettes d'itinéraires-pédales d'un dispositif d'immobilisation, et se conforme ensuite aux prescriptions de l'instruction professionnelle (actionnement des clefs ou poussoirs de secours) qui tient compte des particularités de chaque installation.

e) **Le signaleur ne parvient pas à placer une manette d'aiguillage ou d'itinéraire en position voulue.**

Il fait immédiatement appel au chef de gare. Celui-ci fait placer dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir, les manettes d'aiguillage et d'itinéraire qui fonctionnent normalement.

Il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages intéressés dans l'itinéraire et dont la manœuvre de la manette a été possible, sont blancs, que les voyants d'autorisation (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.) ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé en sens inverse. Il vérifie également que les manettes d'itinéraires-pédales, dont la manœuvre a été possible, sont bien enclenchées par l'électro d'itinéraire et fait placer des dispositifs d'immobilisation sur ces manettes, qu'elles soient ou non enclenchées par cet électro (cas où les manettes d'itinéraire ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette du signal). Il fait enlever les fusibles de manœuvre des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée, ainsi que ceux des aiguillages intéressés dans l'itinéraire à parcourir et qui ne sont pas enclenchés par les manettes

d'itinéraires-pédales. Il remplace provisoirement les fusibles de manœuvre enlevés par des fusibles postiches rouges. Il fait placer les dispositifs d'immobilisation sur les manettes des aiguillages dont il a enlevé les fusibles.

Il se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle de secours; il vérifie la position des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée normalement et il place éventuellement ces aiguillages dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir, en faisant usage de la manivelle de secours.

Il délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

ART. 149. — **Dérangement survenant dans un poste en gare en dehors des heures de service du chef de gare.**

En dehors des heures de service du chef de gare, le signaleur procède comme s'il s'agissait d'un dérangement survenu dans un poste situé en pleine voie. L'instruction locale du poste doit indiquer les intervalles pendant lesquels le poste est à considérer comme étant en pleine voie.

Pendant ces intervalles, aucune manœuvre ne peut être exécutée dans le champ d'action du poste, en l'absence du chef de gare.

Si le poste est desservi par un ouvrier E, celui-ci **est autorisé** à délivrer des ordres de dépassement, mais **n'est pas autorisé** à déplomber les appareils lorsque survient un dérangement.

Dans ce cas, il doit faire appel au chef de gare désigné dans l'instruction locale et, en attendant son intervention, assurer la circulation des trains en délivrant des ordres de dépassement.

L'ouvrier E devant desservir seul le poste de block est initié à cette partie du service à l'intervention du chef immédiat. Dès que l'initiation est terminée, celui-ci fait contrôler, par l'Inspecteur E assisté du signaleur-instructeur, l'aptitude de l'ouvrier au point de vue intervention dans le service de block et signalisation.

ART. 150. — **Dérangements survenant dans un poste en pleine voie.**

a) **Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire, obtenu le contrôle des aiguillages et reçu les autorisations nécessaires (block, slot, circuit de voie, monocinétique) et s'être assuré qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse, constate que le voyant d'accouplement du signal ne passe pas du rouge au blanc.**

Le signaleur vérifie que tous les voyants de contrôle des aiguillages, de slot, de block, de circuit de voie, de monocinétique, ont bien la couleur exigée pour l'ouverture du signal.

Il répète la manœuvre de la ou des manettes d'itinéraire qui ne sont pas enclenchées par l'électro d'itinéraire.

Si, après ces manœuvres, le voyant d'accouplement ne devient pas blanc et si le signaleur n'est pas seul de service, il fait constater cet état de choses par le deuxième signaleur, place des dispositifs d'immobilisation sur toutes les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales sont enclenchées par l'électro d'itinéraire après renversement de la manette de signal), interdit au deuxième signaleur de modifier l'itinéraire préparé et délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique, selon le cas. Il ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que l'itinéraire a été complètement franchi par le train.

b) **Le signaleur, après avoir manœuvré une manette d'aiguillage de l'itinéraire intéressé, n'obtient pas le contrôle de cet aiguillage, c'est-à-dire que le voyant de contrôle reste bleu et que la sonnerie tinte sans interruption.**

Après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes du parcours en consultant au besoin le tableau des itinéraires, il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages, autres que le ou les aiguillages dérangés, sont blancs, que tous les voyants de slot, de block, de circuit de voie et de monocinétique ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal, s'assure qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse. Il vérifie les fusibles de contrôle et de manœuvre de l'aiguillage. Si le dérangement

persiste, il place des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire, qu'après renversement de la manette de signal), enlève les fusibles de contrôle et de manœuvre du ou des aiguillages dérangés et les remplace provisoirement par des fusibles postiches rouges.

Si le signaleur n'est pas seul de service, il fait constater cet état de choses par le deuxième signaleur, lui interdit de modifier l'itinéraire préparé, se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle et place éventuellement le ou les aiguillages dérangés dans la position correspondant à celle de la manette au bâti en s'assurant notamment que les aiguillages sont bien verrouillés.

Il revient dans le poste et replace les fusibles du ou des aiguillages dérangés. Si, après cette opération, la manœuvre du signal est possible, le train est admis à la faveur du signal ouvert.

Dans l'autre cas, le signaleur enlève les fusibles du ou des aiguillages dérangés, vérifie à nouveau le ou les aiguillages dérangés et délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

c) **Le signaleur, après avoir tracé régulièrement l'itinéraire à parcourir, a fait passer le voyant d'accouplement du signal du rouge au blanc. Il a renversé la manette du signal, mais celui-ci n'a pas obéi à la manœuvre et est resté fermé.**

Dans ce cas, le signaleur vérifie :

1° au bâti que l'itinéraire a été régulièrement tracé;

2° qu'après renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement est resté blanc et, dans l'affirmative, délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

Si, après le renversement de la manette, le voyant d'accouplement ne reste pas blanc, on procède comme il est prescrit au littéra a) de cet article.

d) **Le signaleur, après avoir régulièrement renversé toutes les manettes de l'itinéraire intéressé, obtenu le contrôle des aiguillages, ne reçoit pas une autorisation nécessaire (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.).**

Le signaleur trace et enclenche correctement l'itinéraire par l'électro d'itinéraire, recouvre toutes les manettes d'itinéraires-pédales d'un dispositif d'immobilisation et se conforme aux prescriptions de l'instruction professionnelle qui tient compte des particularités de chaque installation.

e) **Le signaleur ne parvient pas à placer une manette d'aiguillage ou d'itinéraire en position voulue.**

Il place dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir les manettes d'aiguillages et d'itinéraire qui fonctionnent normalement.

Il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages intéressés dans l'itinéraire et dont la manœuvre de la manette a été possible, sont blancs.

Il vérifie éventuellement que les voyants d'autorisation (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.) ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse.

Il vérifie également que les manettes d'itinéraires-pédales qui peuvent être manœuvrées sont bien enclenchées par l'électro d'itinéraire et place des dispositifs d'immobilisation sur ces manettes, qu'elles soient ou non enclenchées par cet électro (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette de signal).

Il enlève les fusibles de manœuvre des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée, ainsi que ceux des aiguillages intéressés dans l'itinéraire à parcourir et qui ne seraient pas enclenchés par des manettes d'itinéraire.

Pour les aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée ou enclenchée par manette d'itinéraire, il remplace provisoirement le fusible de manœuvre par des fusibles postiches rouges.

Il place des dispositifs d'immobilisation sur les manettes des aiguillages dont il a enlevé les fusibles.

Il se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle de secours, il vérifie la position des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée régulièrement et il place

éventuellement ces aiguillages dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir en faisant usage de la manivelle de secours.

Il délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

ART. 151. — **Cas particuliers de dérangement survenant aux aiguillages.**

a) Dérangement survenant aux contrôles.

Lorsque par suite de dérangement au circuit de contrôle d'un aiguillage à commande électrique, l'ouverture des signaux donnant accès à cet aiguillage est devenue impossible, le chef de gare peut avoir recours à l'un des deux modes d'exploitation suivants :

1er mode : Autoriser la manœuvre électrique de l'aiguillage dont le contrôle est dérangé et, après avoir procédé aux vérifications nécessaires, conformément aux prescriptions ci-dessus, autoriser le dépassement des signaux fermés en délivrant des ordres de dépassement.

2e mode : Faire immobiliser l'aiguillage dans la voie au moyen de griffes ou de tire-fond dans une position déterminée; placer des dispositifs d'immobilisation sur la manette dans la position correspondante, faire enlever les fusibles de manœuvre et de contrôle de l'aiguillage dérangé, autoriser ensuite l'électromécanicien à caler l'armature de l'électro de contrôle de cet aiguillage.

Le chef de gare inscrit alors, dans le registre E.S. 477 du poste, la mention suivante : « Aiguillage ..... dérangé, autorisé le calage du contrôle le ..... à ..... heures. Signature ».

A partir de ce moment, tous les signaux donnant accès à l'aiguillage dérangé et correspondant aux itinéraires compatibles avec la position qui a été donnée à cet aiguillage peuvent être ouverts comme si le dérangement n'existait pas.

Au moment où le dérangement a disparu et où l'aiguillage peut donc être de nouveau manœuvré normalement, le chef de gare fait enlever les griffes ou tire-fond ainsi

que les dispositifs d'immobilisation de la manette et de l'armature de contrôle en procédant dans l'ordre ci-après :

1° le dispositif de calage de l'armature de l'électro de contrôle (travail à effectuer par l'électromécanicien) ;

2° le dispositif d'immobilisation de la manette d'aiguillage;

3° les griffes ou tire-fond de l'aiguillage en campagne.

Il s'assure qu'aucun véhicule ne se trouve sur l'aiguillage et autorise le placement de fusibles de manœuvre et de contrôle. Il inscrit alors dans le registre E.S. 477 la mention : « Aiguillage..... remis en service. Libéré contrôle le ..... à ..... heures. Signature ».

Dans les postes **en pleine voie,** le 2e mode **est interdit.**

b) Impossibilité de manœuvrer le moteur à l'aide de la manivelle.

Dans le cas de non-fonctionnement d'un aiguillage, par suite d'une avarie ou d'un calage rendant impossible l'actionnement de l'appareil de manœuvre à l'aide de la manivelle, il est procédé comme suit :

1° Comme pour tout dérangement, il est fait immédiatement appel à l'intervention de l'électromécanicien du poste.

2° En attendant l'arrivée de cet agent, le chef de gare prend toutes mesures utiles pour faire passer les trains en traçant des itinéraires ne comprenant pas l'aiguillage dérangé. S'il n'est pas possible d'éviter le passage du train sur l'aiguillage dérangé, le chef de gare se rend à l'aiguillage intéressé et procède à la déconnexion des tringles reliant l'appareil de manœuvre à l'aiguillage. Chaque poste est pourvu de l'outillage nécessaire à cette opération. Il place ensuite l'aiguillage dans la position correspondante à celle de la manette au bâti et se conforme aux prescriptions du 2e mode ci-dessus.

Dans le cas d'une liaison, seul l'aiguillage dérangé est déconnecté, l'autre devant être manœuvré à l'aide de la manivelle.

Toutefois, ces deux aiguillages seront immobilisés à l'aide de tire-fond ou de griffes avant le passage des trains.

c) **Le dispositif de verrouillage à distance des aiguillages commandés électriquement est dérangé.**

1° Au cas où l'indication optique globale du verrouillage à distance de tous les aiguillages à parcourir n'est pas obtenu au tableau de contrôle optique, le poste doit rester en service. Il doit alors être fait appel au technicien électromécanicien.

2° Si l'indication précitée n'est pas obtenue au tableau de contrôle optique, deux cas sont à envisager :

— après l'actionnement du dispositif de déverrouillage, la libération des itinéraires est obtenue. Dans ce cas, il s'agit d'un dérangement à l'indication optique même;
— après l'actionnement du dispositif de déverrouillage, la libération des itinéraires n'est pas obtenue. Dans ce cas, la commande des aiguillages et des signaux ne peut plus se faire du poste de signalisation et il doit être fait appel au technicien électromécanicien.

Remarque. — L'instruction professionnelle ou l'instruction locale donne la description du dispositif de verrouillage à distance. L'instruction locale décrit les mesures à prendre pour utiliser le dispositif de secours du déverrouillage.

Novembre 1977.

CHAPITRE II.

MODIFICATION D'UN ITINERAIRE TRACE.

A. — DEFINITION.

ART. 152 — Par modification d'un itinéraire, on entend tout changement dans le tracé, avant son utilisation, d'un itinéraire qui a été établi et enclenché par le renversement d'un levier ou d'une manette d'itinéraire ou de signal.

B. — MESURES A PRENDRE PAR LE SIGNALEUR LORSQUE LE SIGNAL COUVRANT L'ITINERAIRE N'A PAS ENCORE ETE OUVERT.

ART. 153. — **Levier ou manette d'itinéraire non enclenché par une pédale.**

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

Dans ce cas, le signaleur modifie l'itinéraire après en avoir reçu l'ordre du chef de gare.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est nécessitée par une erreur du signaleur.

Le signaleur rectifie l'itinéraire dès qu'il se rend compte de son erreur.

ART. 154. — **Levier ou manette d'itinéraire enclenché par une pédale.**

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le chef de gare donne l'ordre au signaleur de modifier l'itinéraire. Il déplombe ou donne au signaleur un ordre téléphonique enregistré à l'E. 934 pour déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de pouvoir remettre la manette d'itinéraire en position normale et établir le nouvel itinéraire.

Le déplombage doit être inscrit au carnet de block par le signaleur et au registre E.S. 425 par le chef de gare.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, l'ordre de modifier l'itinéraire est donné au signaleur par le chef de la gare voisine ou par le dispatcher.

Le signaleur déplombe le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire et remet la manette en position normale afin de pouvoir établir le nouvel itinéraire.

Le déplombage doit être inscrit au carnet E.S. 478 et au registre E.S. 425.

Le chef de gare attire l'attention du signaleur sur ce qu'il lui est interdit d'utiliser le dispositf déplombé à d'autres fins ou pour d'autres trains, sauf en cas de dérangement dûment constaté dans les registres E.S. 477 ou E.S. 425.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est nécessitée par une erreur du signaleur.

Dès que le signaleur se rend compte de son erreur, il doit procéder comme suit :

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur prévient le chef de gare de l'erreur commise, celui-ci déplombe ou donne ordre par téléphone de déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire; il est ensuite procédé comme au 1er cas, littéra a) ci-dessus.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur prévient le chef de la gare voisine, puis procède comme au premier cas littéra b) ci-dessus.

C. — MESURES A PRENDRE PAR LE SIGNALEUR LORSQUE LE SIGNAL COUVRANT L'ITINERAIRE EST OUVERT.

REMARQUE IMPORTANTE.

Lorsqu'un signal d'arrêt a été ouvert pour un train, il est interdit de le refermer pour donner le pas à un train venant d'une autre direction ou de laisser créer sur la voie un obstacle quelconque pouvant entraver la circulation du train pour lequel le signal avait été ouvert.

Si, exceptionnellement, il est nécessaire de refermer un signal d'arrêt avant que se soit présenté le train ou qu'ait été exécuté le mouvement pour lequel ce signal avait été

ouvert, le signaleur ne peut, **sauf en cas de danger imminent,** modifier l'itinéraire déjà tracé, ni autoriser un parcours incompatible avec ce même itinéraire sans l'autorisation du chef de gare.

ART. 155. — **Itinéraire non enclenché par pédale.**

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

Sur l'ordre du chef de gare, s'il s'agit d'un poste en gare, ou du chef de la gare voisine ou du dispatcher, s'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé.

Il mentionne cette opération à son carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Ordre Chst (ou dispatcher), refermé signal ... (heure) ».

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un intervalle de temps de 3 minutes au moins après la fermeture du signal. Ce délai de 3 minutes n'est toutefois pas imposé s'il s'agit d'un mouvement qui a son origine dans la gare, mais le nouvel itinéraire ne peut être tracé qu'après accord avec le chef de gare.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est due à une erreur du signaleur.

Dès qu'il se rend compte de son erreur, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé et mentionne cette opération à son carnet E.S. 478 dans la forme suivante :

« Refermé signal ..... suite erreur, ... (heure) ».

Il prévient ensuite le chef de gare s'il s'agit d'un poste en gare, ou le chef de la gare voisine s'il s'agit d'un poste en pleine voie.

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un délai de 3 minutes comme indiqué ci-dessus.

ART. 156. — **Itinéraire enclenché par pédale.**

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur reçoit l'ordre du chef de gare de refermer le signal d'arrêt intéressé, cette opération est mentionnée au carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Ordre Chst, refermé signal ....., ... (heure) ».

Le chef de gare déplombe ou donne par téléphone au signaleur l'ordre inscrit au registre E. 934, de déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de remettre la manette intéressée en position normale.

Le déplombage est inscrit au carnet E.S. 478 par le signaleur et au registre E.S. 425 par le chef de gare.

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un délai d'au moins 3 minutes après la fermeture du signal. Ce délai de 3 minutes n'est pas imposé s'il s'agit d'un mouvement ayant son origine dans la gare, toutefois le nouvel itinéraire ne peut être établi qu'après accord avec le chef de gare.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur reçoit l'ordre du dispatcher ou du chef de la gare voisine de refermer le signal d'arrêt intéressé et l'inscrit à son carnet E.S. 478 comme indiqué ci-dessus.

Il déplombe le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de remettre la manette intéressée en position normale.

Il inscrit le déplombage à son carnet E.S. 478 et au registre E.S. 425.

Un délai de 3 minutes après la fermeture du signal est exigé avant de pouvoir modifier l'itinéraire.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est due à une erreur du signaleur.

Dès qu'il s'aperçoit de son erreur, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé et le mentionne au carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Refermé signal ..... suite erreur ..... (heure) ».

Il prévient ensuite le chef de gare, s'il s'agit d'un poste en gare ou le chef de la gare voisine s'il s'agit d'un poste en pleine voie.

On procède ensuite comme indiqué au premier cas du présent article, littéra a) pour les postes en gare ou littéra b) pour les postes en pleine voie.

ART. 157. — **Remarque importante.**

En attendant le replombage du dispositif de secours de l'électro d'itinéraire, il est interdit au signaleur d'utiliser ce dispositif à d'autres fins, sauf en cas de dérangement.

CHAPITRE III.

FERMETURE INTEMPESTIVE D'UN SIGNAL.

A. — MESURES GENERALES.

ART. 158. — **Poste en gare.**

Lorsqu'un signal est refermé intempestivement, le signaleur en recherche la cause en observant la couleur des voyants des appareils intéressant le signal et la position du levier de manœuvre.

Le chef de gare, prévenu de l'incident, prend les mesures de sécurité que la situation comporte.

Le dérangement est inscrit au registre E.S. 477 par le chef de gare et au carnet E.S. 478 par le signaleur sous la forme suivante :

« Signal ..... fermé intempestivement à ..... (heure) ».

ART. 159. — **Poste en pleine voie.**

Le signaleur du poste recherche la cause de l'incident en observant la couleur des voyants des appareils intéressant le signal et la position du levier de manœuvre.

Il prévient le chef de la gare voisine par une communication inscrite au registre E. 934, ensuite il mentionne l'incident au registre E.S. 477 de son poste.

B. — MESURES SPECIALES.

ART. 160. — **Toutes les conditions nécessaires à l'ouverture du signal sont remplies.**

Le signaleur effectue éventuellement une nouvelle manœuvre du levier en vue d'ouvrir le signal, si cette manœuvre est possible sans déplomber un appareil de sécurité.

Dans l'autre cas, on délivre un ordre de dépassement conformément aux prescriptions des articles 101 à 151 suivant le cas qui se présente.

ART. 161. — **Un slot a été repris inopinément.**

Après avoir constaté la reprise du slot, le signaleur prévient le poste slotteur qui éventuellement rend l'autorisation si celle-ci n'a pas été reprise pour une cause justifiée.

Après que le slot a été accordé, le signaleur manœuvre le levier en vue de rouvrir le signal; en cas d'insuccès, il est délivré un ordre de dépassement comme indiqué au cas précédent.

Il est rappelé qu'en cas de dérangement aux appareils slotteurs, une communication téléphonique inscrite au carnet E.S. 478 entre poste slotteur et poste slotté doit remplacer le slot non obtenu par les appareils.

ART. 162. — **Fonctionnement prématuré d'une pédale de fermeture automatique.**

S'il s'agit du fonctionnement prématuré d'une pédale de fermeture automatique, un ordre de dépassement est délivré conformément aux prescriptions prévues en cas de franchissement de signaux fermés.

S'il s'agit du fonctionnement prématuré d'une pédale de fin d'itinéraire et de fermeture automatique du signal, le signaleur place un dispositif d'immobilisation sur le levier ou la manette d'itinéraire en relation avec l'électro d'itinéraire libéré.

Le dépassement du signal est subordonné aux formalités à remplir en cas de dépassement de signaux fermés.

Le signaleur vérifie que l'itinéraire complet est libéré avant de remettre le levier de signal en position normale; dans un poste en gare, le chef de gare doit autoriser cette opération.

On enlève ensuite le dispositif d'immobilisation placé sur le levier ou la manette d'itinéraire et on remet cet appareil en position normale.

Le dérangement est indiqué au registre E.S. 477 par le chef de gare dans un poste en gare, par le signaleur dans un poste en pleine voie.

ART. 163. — **Interruption du contrôle d'un aiguillage manœuvré électriquement.**

Le signaleur vérifie et remplace éventuellement le fusible de contrôle de l'aiguillage dérangé.

Si le contrôle est rétabli, le signaleur effectue une nouvelle manœuvre de la manette du signal si cette manœuvre est possible sans déplombage; dans l'autre cas, on délivre un ordre de dépassement dans les conditions prescrites aux articles 101 à 151 du présent titre.

ART. 164. — **Erreur de la part du signaleur.**

Dès qu'il s'aperçoit de son erreur, le signaleur essaie de rouvrir le signal si cette opération est possible sans déplombage; dans le cas contraire, le chef de gare intervient pour le déplombage du récepteur ou de l'appareil en tenant lieu. Après la réouverture du signal, le récepteur ou l'appareil en tenant lieu doit être replombé immédiatement. En pleine voie, le signaleur déplombe le récepteur ou l'appareil en tenant lieu et procède ensuite comme s'il avait dû déplomber celui-ci pour dérangement.

CHAPITRE IV.

RECEPTION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE PARTIELLEMENT OCCUPEE OU SUR UNE VOIE NON OCCUPEE AUTRE QUE CELLE SUR LAQUELLE IL EST REÇU HABITUELLEMENT.

A. — RECEPTION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE PARTIELLEMENT OCCUPEE.

ART. 165. — **Mesures de protection préalable.**

Lorsqu'un train doit être reçu dans une gare sur une voie partiellement occupée, l'obstacle se trouvant sur la voie doit être, au préalable, couvert par un signal mobile d'arrêt indiquant l'endroit où le train doit s'arrêter.

Cette couverture ne doit pas être réalisée lorsque la réception sur voie occupée s'effectue à la faveur d'un signal de manœuvre.

En l'absence de couverture, l'obstacle doit porter un feu (blanc ou rouge), si la réception s'effectue lorsque les signaux de nuit sont de rigueur et que l'éclairage de la gare n'est pas suffisant pour rendre l'obstacle visible à distance convenable.

Une consigne approuvée par la Direction du Matériel et des Achats sera établie pour les gares où le service de l'Exploitation estimera pouvoir considérer l'éclairage normal de la gare comme suffisant.

En l'absence de couverture, le machiniste doit s'arrêter sans contact avec l'obstacle.

ART. 166. — **Mesures particulières.**

Pour la réception du train, on procède comme suit, suivant le cas :

a) Le signal d'entrée est pourvu d'un signal de manœuvre.

Le signal de manœuvre est ouvert pour l'entrée du train. Celui-ci ne doit pas marquer l'arrêt au signal d'entrée pour autant que l'itinéraire commandé soit enclenché; toutefois, le machiniste doit observer la marche à vue dès qu'il a franchi le signal.

Par itinéraire enclenché, il faut entendre un itinéraire dont on ne peut modifier la position des aiguillages et verrous tant que le levier du signal ou la manette d'itinéraire est renversé.

Si l'itinéraire commandé n'est pas enclenché, le signal de manœuvre ne peut être ouvert qu'après arrêt du train au signal.

b) **Le signal d'entrée n'est pas muni d'un signal de manœuvre et il est impossible de l'ouvrir pour le train.**

On doit faire arrêter le train devant le signal. Le dépassement du signal fermé est ensuite autorisé conformément aux prescriptions du chapitre I ci-dessus (art. 112).

Toutefois, le machiniste est prévenu de ce qu'il sera reçu sur une voie occupée.

c) **Le signal d'entrée n'est pas muni d'un signal de manœuvre et il est possible d'ouvrir le signal.**

Un train ne peut être reçu dans les conditions ci-dessus sans l'approbation de l'IPX qui doit s'assurer que cette mesure est justifiée par la fréquence des réceptions sur voies occupées et l'impossibilité d'effectuer ces réceptions comme prévu au § b).

En attendant le placement d'un signal de manœuvre, dans les gares où un train doit être reçu fréquemment sur une voie partiellement occupée, on procède comme suit :

On fait arrêter le train devant le signal; celui-ci est ensuite ouvert, mais le signal mobile de réduction de vitesse (drapeau jaune ou feu jaune) doit être présenté au machiniste par le chef de gare en un point de la gare indiqué à l'instruction locale pour chaque itinéraire. A la vue de ce signal, le machiniste ralentit et adopte la marche à vue.

Dans la mesure du possible, ce signal mobile doit pouvoir être observé par le machiniste dès qu'il franchit le signal d'entrée.

Remarque. — Il reste entendu que les opérations ci-dessus ne sont effectuées qu'après application des prescriptions reprises au R.G.S., fascicule II, titre IX, chapitre III, paragraphe E.

CHAPITRE V.

SURVEILLANCE ET VERIFICATION DES TRAINS AU PASSAGE.

Remarque importante.

Les dispositions ci-après doivent être prises indépendamment de celles imposées dans le cas où l'anomalie constatée constitue un obstacle à la circulation sur les voies voisines.

ART. 171. — **Train à faire arrêter pour vérification.**

Un train présentant une avarie ou une anomalie de nature à provoquer un accident (portière ouverte empiétant dans le gabarit, boîte chaude, chargement déplacé, commencement d'incendie, bris de bandages, de butoirs entre véhicules ou d'essieux, roues déraillées, freins calés, etc...) est à faire arrêter pour vérification.

Les dispositions à prendre en cas d'absence de signaux réglementaires portés par les trains, sont reprises au R.G.E., fasc. **123.32.**

ART. 172. — **Surveillance des trains au passage.**

Les gardes-barrières, les signaleurs (pour autant que cette intervention n'empêche pas l'accomplissement d'opérations de sécurité essentielles) et, d'une façon générale, tout agent se trouvant le long des voies, doivent observer les trains au passage et s'assurer que ceux-ci ne présentent pas d'avarie ou d'anomalie de nature à provoquer un accident.

ART. 173. — **Mesures à prendre par l'agent découvrant dans un train en marche une avarie ou anomalie de nature à provoquer un accident.**

SIGNALEURS.

a) S'il en est encore temps, le signaleur referme le signal de façon à provoquer l'arrêt du train; éventuellement il présente le signal mobile d'arrêt et donne l'alarme au moyen du cornet.

S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur, après arrêt du train, prévient le chef de gare et se conforme aux ordres de celui-ci; s'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur prévient le personnel du train de l'anomalie constatée.

b) Si le train ne s'est pas arrêté, le signaleur avise le poste de block d'aval et, le cas échéant, le poste de garde-barrière d'aval ayant la possibilité d'intervenir efficacement, par la communication suivante enregistrée aux carnets d'annonces :

« Arrêtez train n° ..... ».

Le signaleur précise ensuite à son correspondant la nature de la constatation qu'il a faite, de façon à éviter des recherches inutiles de la part du personnel du train.

AUTRES AGENTS.

Ils s'efforcent de provoquer l'arrêt du train au moyen des signaux mobiles ou de tout autre moyen dont ils disposent (R.G.S. — Fasc. I/II).

Si le train s'arrête, ils préviennent le personnel du train de l'anomalie constatée.

Dans le cas contraire, ils alertent immédiatement un chef de gare, un signaleur, ou un garde barrière, ayant la possibilité d'intervenir.

ART. 173bis. — **Mesures à prendre par les agents recevant l'annonce d'une avarie ou anomalie de nature à provoquer un accident.**

a) Le signaleur avisé s'efforce de faire arrêter le train soit en maintenant fermé, soit en refermant le signal d'arrêt et éventuellement en présentant le signal mobile d'arrêt et en donnant l'alarme au moyen du cornet.

Le signaleur agit ensuite comme il est dit à l'art. 173, a) ou b), suivant que le train s'est ou ne s'est pas arrêté.

b) Le garde-barrière avisé s'efforce de faire arrêter le train en présentant le signal mobile d'arrêt, en faisant usage de pétards et en donnant l'alarme au moyen du cornet.

Le garde-barrière prévient le personnel du train de l'anomalie si le train s'arrête; dans le cas contraire il informe le poste duquel il a reçu l'annonce de l'avarie par la communication :

« Train n° ..... n'a pu être arrêté ».

ART. 173ter. — **Agent chargé de la vérification.**

La vérification du train incombe au machiniste. Cet agent est seul qualifié pour juger s'il doit se déclarer en détresse ou s'il peut continuer sa marche.

Si la vérification du train est effectuée par un autre agent, celui-ci ne peut intervenir à l'insu du machiniste.

Dans l'hypothèse où il est procédé à la vérification complémentaire du train déclaré en détresse, l'agent qualifié (visiteur par exemple) doit, s'il émet un avis contraire à celui du machiniste, en décharger ce dernier à la feuille de travail.

ART. 173quater. — **Train pouvant continuer sa marche.**

Le signaleur ou le garde-barrière qui est informé par le machiniste que le train peut continuer sa marche, annote cette information à son carnet d'annonces (E.S. 478, E.S. 391 ou autres) et, s'il est intervenu sur information d'un autre poste, la retransmet à ce poste.

Lorsque le machiniste n'a pas pu remédier à l'avarie et qu'il a demandé le garage de son train dans une installation proche, la communication :

« Train n° ..... présente avarie, doit être garé à ..... »

est retransmise de poste en poste jusqu'à la gare que le machiniste a déclaré pouvoir atteindre pour y être garé. Les gardes-barrières intéressés par ce parcours reçoivent la même information du poste qui leur annonce normalement les trains.

La nature de l'avarie ou de l'anomalie est communiquée verbalement de façon à éviter des vérifications inutiles avant l'arrivée à la gare désignée.

CHAPITRE VI.

PROTECTION DE CISAILLEMENT LORS D'UNE MANŒUVRE QUI S'EFFECTUE PAR TEMPS DE BROUILLARD.

ART. 174. — **Dispositions et annonces.**

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

La section tampon ne doit pas être prévue en cas de desserte des cours à marchandises ou de raccordements, lorsque la partie du train restant en voie principale, ou le garage par rebroussement, est protégé par un signal à commande manuelle fermé, ou par un signal d'arrêt fermé, muni de la couronne blanche sur fond noir, dont l'œilleton a été éteint.

Dans les cas où la section tampon doit être prévue, les instructions locales des postes de signalisation précisent les mesures à prendre dans chaque cas particulier compte tenu des prescriptions ci-après :

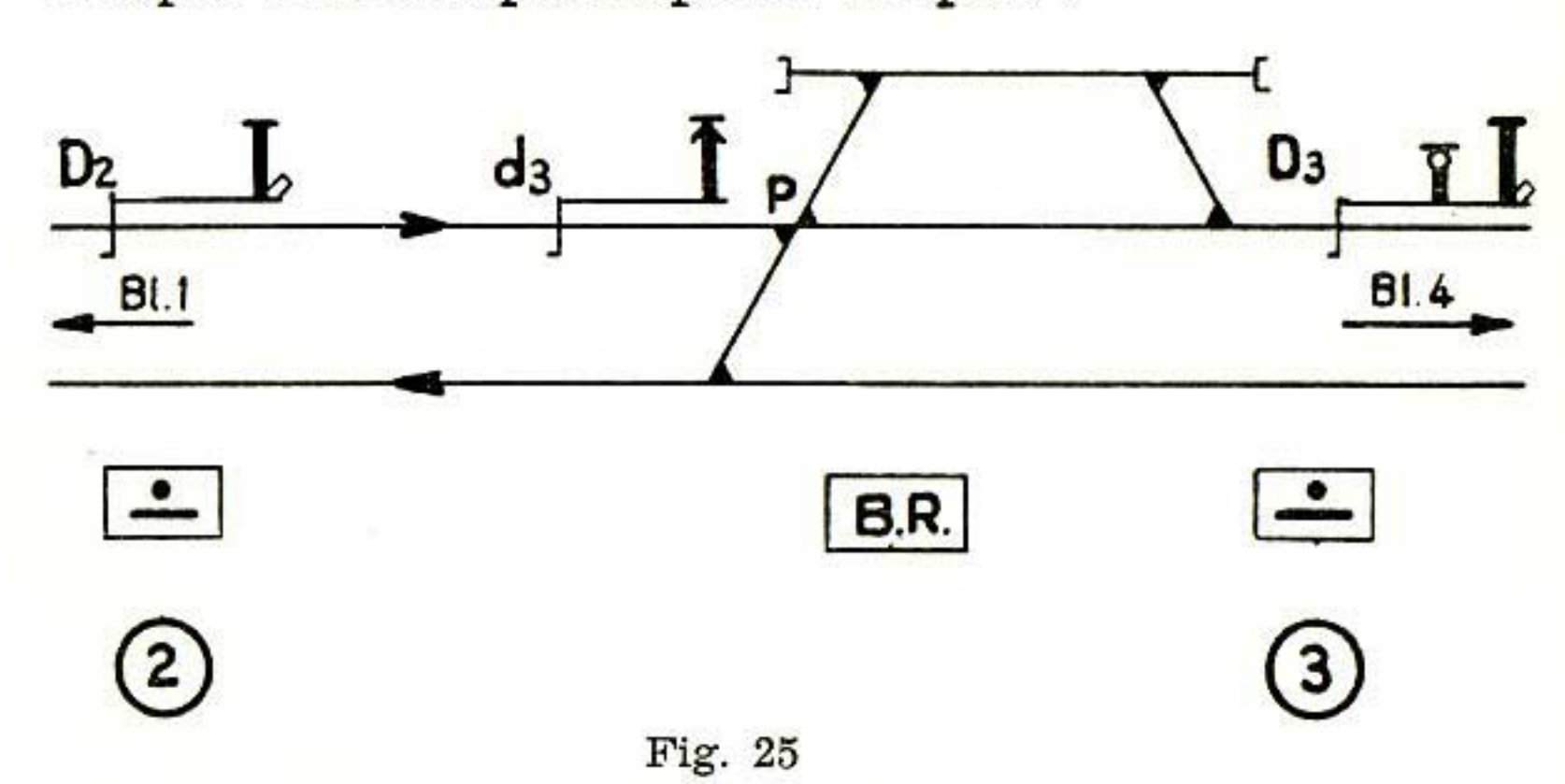


Fig. 25

Les postes 2 et 3 (fig. 25) échangent au début de la période de brouillard l'annonce « brouillard » et, à la fin, l'annonce « fin de brouillard ». Ces annonces doivent être inscrites et numérotées avec indication de l'heure aux E.S. 478 respectifs.

Si le chef de gare dont dépend le poste 3 doit exécuter un mouvement de manœuvre en P, il vérifie que l'annonce « brouillard » a été échangée entre les postes 2 et 3 et s'assure de ce qu'aucun déblocage n'est transmis par le poste 2 au poste 1 pour un train direct.

Suivant le mode d'exploitation de la ligne deux cas peuvent alors se présenter :

a) La ligne est exploitée au **block-system par téléphone :** l'échange réglementaire des communications Aa, Ba, Da et Daz, ainsi que la manœuvre des champs d'autorisation entre les postes 2 et 3 suffisent pour rappeler au signaleur qu'en cas de brouillard il lui est interdit d'envoyer au poste 1 un déblocage pour un train direct.

b) La ligne est exploitée au **block enclenché :** le poste 3 peut normalement tracer un itinéraire de manœuvres intéressant le point P sans autorisation préalable du poste 2, puisque le transmetteur vers 2 joue ici le rôle de champ d'autorisation. En conséquence, il doit **en cas de brouillard,** échanger avec le poste 2 les annonces Aa, Ba, Da et Daz, à inscrire dans les carnets de block de chacun des postes. Dès l'échange des annonces Aa et Ba le poste 2 ne peut plus envoyer au poste 1 un déblocage pour un train direct.

CHAPITRE VII.

MISE HORS SERVICE TEMPORAIRE D'UNE VOIE.

A. — PRINCIPES.

ART. 175. — **Définition.**

1. Une voie en exploitation est dite « mise hors service temporairement » lorsqu'elle est mise à la disposition exclusive de l'un des Services M, V ou ES pour l'exécution de travaux.

2. Ces travaux peuvent comprendre entre autres :

a) **pour le Service M :**

— l'évacuation de matériel roulant avarié,
— le relèvement de matériel roulant, laissé provisoirement sur place après un déraillement;

b) **pour le Service V :**

— des travaux de voie,
— des travaux aux ouvrages d'art,
— des travaux aux bâtiments et installations diverses;

c) **pour le Service ES :**

— des travaux aux caténaires,
— des travaux de signalisation, d'éclairage et de force motrice.

3. Les travaux s'exécutent en régie ou par entreprise, ou par une formule mixte.

4. Les travaux peuvent s'effectuer à la faveur :

— de l'organisation de trains de travaux (trains de service affectés généralement au transport de matériel et de matériaux) ou assimilés (tracteurs, engins automoteurs, etc.) devant circuler sur la voie mise hors service temporairement;
— d'une simple coupure de la circulation des trains;
— d'une organisation combinée des deux cas ci-devant.

5. De plus, selon les besoins, les lignes de contact peuvent être mises hors tension, totalement ou partiellement, pendant un laps de temps déterminé ou pendant toute la durée des travaux.

Art. 176. — **Organisation de la mise hors service temporaire d'une voie.**

a) **Voie principale directe en gare ou tronçon de pleine voie.**

La mise hors service temporaire est prévue par :

— avis de circulation anormale (ACA),

— avis de détournement (AD),

— bulletin ou télégramme d'IPX,

pour autant qu'elle ne soit pas limitée à l'intervalle entre le passage de deux trains successifs. Ces documents sont élaborés par les services du Groupe.

b) **Autres voies en gare.**

La mise hors service temporaire est sollicitée directement auprès du chef de gare. Celui-ci demande l'accord du dispatcher si la mise hors service est de nature à modifier les conditions d'exploitation de la ligne.

c) **En cas d'urgence ou si la mise hors service de la voie se limite à l'intervalle entre le passage de deux trains successifs.**

La mise hors service temporaire est sollicitée selon le cas, auprès du chef d'une des gares encadrant le tronçon de voie à mettre hors service, auprès du chef de la gare autonome dont dépend l'installation ou auprès de l'agent E du poste de commande principal pour les installations télécommandées.

d) **Voie mise hors service entre une gare et un poste de block de pleine voie.**

En général, un tronçon de pleine voie ne peut être mis hors service qu'entre deux gares intervenant dans le service de block.

Toutefois, la mise hors service entre une gare et un poste de block de pleine voie est possible dans certaines conditions particulières.

Ce cas est traité à l'article 192.

e) **Voie hors service de fait par suite de l'obstruction due à un accident.**

Ce cas fait l'objet de l'article 195.

ART. 177. — **Délimitation de la voie mise hors service.**

La voie mise hors service doit être délimitée par des signaux fixes ou mobiles d'arrêt.

Ces limites sont indiquées par :

— l'identité des signaux fixes d'arrêt;

— la cumulée des signaux fixes ou mobiles d'arrêt;

— les renseignements complémentaires nécessaires en vue de préciser l'endroit où se situent les signaux précités (ligne, voie, gare). (Voir fig. 26).

L'instruction locale temporaire (ILT) fixe ces limites, éventuellement au moyen d'un croquis.

Quand ces limites n'ont pas été précisées par un document, elles sont fixées en accord avec le chef de gare (ou avec l'agent E du poste de commande principal), sur la base d'indications analogues à celles énumérées ci-dessus.

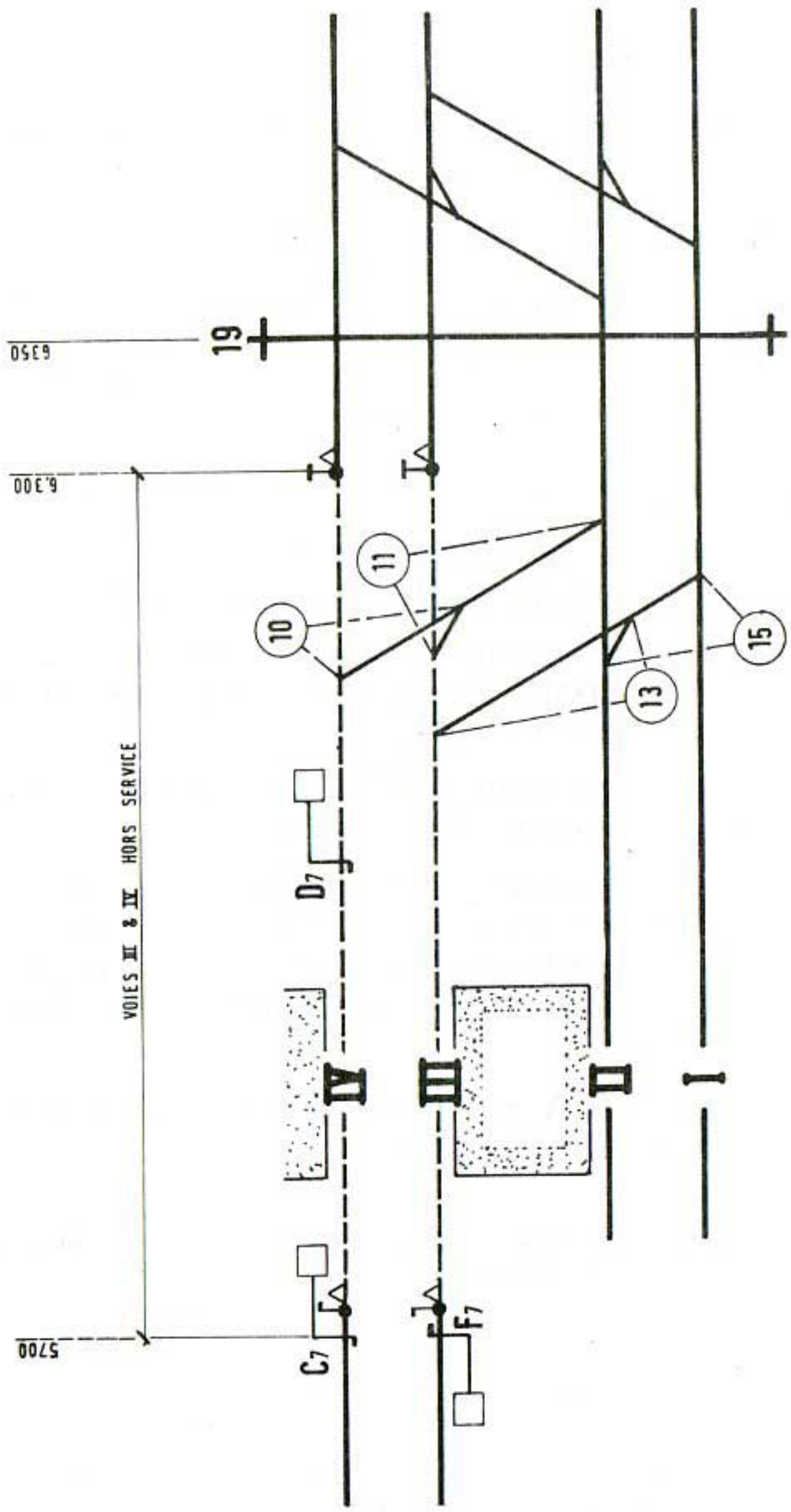
B. — PROCEDURE A SUIVRE POUR LA MISE HORS SERVICE D'UNE VOIE.

ART. 178. — **Demande de mise hors service de la voie, par le personnel M, V ou ES.**

a) **Chef de travail.**

La demande est faite par le chef de travail.

Par chef de travail on entend l'agent responsable de l'exécution du travail sur le chantier.



AIGUILLAGES A IMMOBILISER { POUR ASSURER LA CONTINUITE DE L'ITINERAIRE SUR LA VOIE HORS SERVICE : 10-11-13 EN POSITION GAUCHE.
POUR EMPECHER L'ACCES AU CHANTIER OU LE CISAILLEMENT DE CELUI-CI : 11-13 EN POSITION GAUCHE.

Fig. 26

b) **Carnet de sécurité pour travaux (S 427).**

La demande de mise hors service s'effectue en faisant usage du carnet de sécurité pour travaux (S 427). (Voir fig. 29 et 29bis).

Elle doit spécifier à la rubrique « Nature du travail » la voie à mettre hors service ainsi que ses limites et l'indication « parcours prévus » ou « parcours non prévus ».

Doivent figurer à l'S 427 le nom de l'agent, sa qualification administrative ainsi que sa signature.

c) **Présentation de la demande.**

Le chef de travail présente la demande de la main à la main ou par téléphone :

— pour une voie de gare :
au chef de gare dont dépend l'installation;

— pour un tronçon de pleine voie :
au chef de gare désigné, ou, s'il ne l'a pas été par un document, au chef de l'une des gares encadrant le tronçon de voie à mettre hors service.

Sur les lignes à double voie, la demande est présentée de préférence, au chef de la gare d'amont.

Dans les installations télécommandées, elle est présentée au chef de gare ou à l'agent E du poste de commande principal selon instructions de ce dernier.

ART. 179. — **Formalités préalables à la notification de la mise hors service.**

a) **Mesures générales.**

La notification de la mise hors service d'une voie exige dans tous les cas :

— le contrôle de sa libération par le dernier train ou mouvement de manœuvre qui y a été engagé;

— l'échange entre chefs de gare, desservants de poste et gardes-barrières des télégrammes prescrits à l'art. 180;

— l'immobilisation des dispositifs de commande (signaux, itinéraires, aiguillages) dans la position qui empêche l'accès à la voie à mettre hors service ou le cisaillement de cette voie (voir fig. 26).

b) **Aucune circulation n'est prévue sur la voie hors service.**

Nulle autre mesure n'est à prendre.

c) **Une ou plusieurs circulations sont prévues sur la voie hors service.**

Outre les mesures générales à appliquer, la continuité, la protection, la sécurité et l'immobilisation de l'itinéraire doivent être réalisées sur l'entièreté de la voie mise hors service.

L'interdiction d'accès au chantier est réalisée par l'immobilisation des dispositifs de commande des signaux, itinéraires ou aiguillages intéressés.

L'interdiction de sortie aux extrémités du chantier, quel que soit le sens de circulation, est réalisée :

— soit par des signaux d'arrêt fixes, non permissifs, maintenus fermés;
— soit par des signaux mobiles; dans ce cas lorsque les signaux de nuit sont de rigueur, deux lanternes présentant le feu rouge sont adossées.
  Ces signaux mobiles sont placés aux endroits limitant le chantier conformément à l'art. 177.

Cette obligation incombe au chef de gare; toutefois, le chef de gare introduisant le ou les parcours sur le chantier peut charger le chef de travail (ou son délégué) du placement du signal mobile par inscription à la case 2 du S 427 (fig. 29bis).

d) **Cas compliqués** (plusieurs voies à mettre hors service, pouvant comprendre des liaisons et des transversales).

L'ILT spécifie les mesures à prendre, suivant les prescriptions à fournir par le chef de gare.

e) Dans le **cas particulier** d'une voie mise hors service, qui s'étend de part et d'autre d'un poste de bifurcation de pleine voie, la présence d'un agent E qualifié est nécessaire au poste de bifurcation si des mouvements doivent cisailler la voie hors service.

ART. 180. — **Mise hors service d'un tronçon de pleine voie ou empiétant sur la pleine voie (1).**

Informations échangées entre les chefs de gare, desservants de poste et gardes-barrières.

a) **Modèle de télégrammes.**

En cas d'une mise hors service d'un tronçon de pleine voie ou empiétant sur la pleine voie, il est procédé à l'échange de télégrammes de modèle ci-après :

1° TELEGRAMME DE DEMANDE A1.

« N° ..... Voie A (ou B) peut-elle être mise hors service entre ..... et ..... après arrivée du train n° ..... et jusque ..... h. Circulations prévues (ou non prévues) ? N° .....Heure ».

2° TELEGRAMME D'ACCORD A2 — A3.

A2 : « N° ..... Voie A (ou B) peut être mise hors service entre ..... et ..... après arrivée du train n° ..... et jusque ..... h. Circulations prévues (ou non prévues). N° .....Heure ».

ou

A3 : « N° ..... Voie A (ou B) peut être mise hors service entre ..... et ..... et jusque ..... h. Train n° ..... arrivé (ou passé). Circulations prévues (ou non prévues). N° ..... Heure ».

3° TELEGRAMME D'INFORMATION A4.

« N° ..... Voie A (ou B) mise hors service entre ..... et ..... après train n° ..... jusque ..... h. Circulations prévues (ou non prévues). N° ..... Heure ».

Ce télégramme est complété par les mesures de sécurité quand il s'adresse à des signaleurs de gare.

4° TELEGRAMME DE CONFIRMATION A5.

« ...N° ..... Rs à votre télégramme n° ..... Mésures de sécurité appliquées. N° ..... Heure ».

---

(1) Pour les installations télécommandées, l'agent E du poste de commande principal n'échange pas les télégrammes prévus, mais prend les autres mesures prescrites par l'art. 179 ci-avant.

Ce télégramme n'est pas donné par les gardes-barrières.

Les chefs de gare, desservants de poste et gardes-barrières utilisent le livre d'inscription des télégrammes E 934 pour l'échange de ces télégrammes; les deux derniers agents les inscrivent succinctement dans le carnet de block S 478 intéressé ou sur la page intéressée du carnet pour garde-barrières S 390, comme ci-après :

« Voie ..... hors service entre ..... et ..... Heure ».

b) Chronologie des interventions.

1r cas. Mise hors service. entre 2 gares. Aucune circulation est prévue.	2e cas. Mise hors service. entre 2 gares. Des circulations sont prévues.	3e cas. Mise hors service. entre une gare et un poste de bifurcation de pleine voie contigu. Circulation prévue ou non.	4e cas. Mise hors service entre une gare et un poste de pleine voie contigu ou non. Circulation prévue ou non.	Tg à échanger
Le chef de gare auquel la demande est adressée sollicite l'accord de son collègue de l'autre gare d'about. Si cet accord peut être obtenu, il confirme sa demande par un télégramme; celui-ci transite par les gares intermédiaires s'il en existe.				A 1
Les chefs de gare informent les signaleurs intéressés de leur gare avec indication des mesures de sécurité à prendre. Le chef de gare situé à l'amont d'un poste de pleine voie, dans le sens de cheminement du télégramme A1, informe ce poste (1).		Le chef de gare informe les signaleurs de sa gare avec indication des mesures de sécurité à prendre. Il informe le desservant du poste de la bifurcation.	Le chef de gare informe les signaleurs de sa gare avec indication des mesures de sécurité à prendre. Il informe tous les desservants des postes du tronçon intéressé.	A 4
Les signaleurs des postes de gare appliquent les mesures de sécurité prescrites. Les desservants des postes de pleine voie appliquent celles prévues à l'IL du poste.				A 4
	Les gardes-barrières sont avisés par les agents qui leur annoncent habituellement les trains dans le sens du cheminement du télégramme A1 (3).	En cas de circulation prévue, les gardes-barrières sont avisés par les agents qui leur annoncent habituellement les trains (3).		
	En cas de circulation prévue les gardes-barrières couvrent leur PN pour la voie hors service de part et d'autre à 50 m par un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard.			
Les desservants des postes confirment l'exécution des mesures de sécurité à la gare d'où ils ont reçu l'information (1) (2).				A 5
Le chef de gare d'about confirme son accord. Ce télégramme transite par les gares intermédiaires s'il en existe. La transmission ainsi que la retransmission de ce télégramme sont subordonnées à l'exécution des mesures de sécurité.				A 2 ou A 3

(1) Lorsqu'il y a plusieurs postes de pleine voie entre deux gares, les télégrammes A4 et A5 peuvent être transmis de poste à poste.

(2) L'envoi du télégramme A5 est subordonné, suivant le cas, à l'envoi ou à la réception du télégramme A4 échangé entre gardes-barrières et agents qui leur annoncent habituellement les trains.

(3) Le télégramme A4 chemine éventuellement en cascade de PN en PN jusqu'à l'autre poste de signalisation d'about.

ART. 181. — **Mise hors service d'une voie de gare. Dispositions à prendre en gare.**

Le chef de gare informe, par une annotation au livre d'inscription des télégrammes (E 934), les signaleurs intéressés de la mise hors service en leur précisant les mesures de sécurité à appliquer. Il se fait confirmer leur exécution ou s'en assure personnellement.

ART. 182. — **Notification de la mise hors service d'une voie, au chef de travail, par le chef de gare.**

Le chef de gare ou l'agent E du poste de commande principal qui a reçu la demande du chef de travail, notifie la mise hors service lorsque **les formalités préalables** sont accomplies en complétant la case 2 du S 427 par :

— les mesures particulières à prendre;
— la date et l'heure;
— le nom, la qualification et le paraphe de l'agent qui accorde l'autorisation et éventuellement de celui qui prend connaissance (fig. 29 et 29bis);

Cette notification est éventuellement transmise par téléphone.

C. — ACCES A LA VOIE MISE HORS SERVICE, PAR DES TRAINS DE TRAVAUX.

ART. 183. — **Train de travaux.**

a) **Définition.**

Les trains de travaux sont des trains de service, destinés au transport de matériaux ou de matériel; sont assimilés à des trains de travaux, les engins automoteurs

des services V et ES (draisines, tracteurs, cribleuses, dresseuses, tracteurs à plate-forme, autos rail-route, etc.) conformément au RGE **122.41**.

b) **Escorte du train de travaux.**

Le chef de travail désigne un agent d'escorte qui connaît les particularités du tronçon (l'emplacement des zones de circulation à vitesse réduite, le régime des PN, etc.).

Les attributions de l'agent d'escorte sont définies au RGE **122.11** ainsi qu'au « Livret de l'agent d'escorte des trains de services V et ES ».

Quand un train de travaux ne doit pas être escorté, le conducteur assume les obligations qui incombent à l'agent d'escorte (art. 186 d).

ART. 184. — **Départ vers la voie hors service.**

Le chef de gare est seul habilité pour autoriser le départ et la circulation **vers** la voie hors service. Ce mouvement ne donne lieu à aucune annonce ou opération de block.

Dans l'ILT, ou à défaut dans une instruction de gare, le chef de gare précise « les itinéraires à suivre » les aiguillages à immobiliser ainsi que les autres mesures à prendre.

ART. 185. — **Accès à la voie mise hors service.**

L'accès à la voie mise hors service se fait de préférence par un itinéraire signalisé ne nécessitant pas la manœuvre d'aiguillages immobilisés pour les mesures de sécurité.

a) Le chef de travail est seul qualifié pour solliciter l'expédition du train de travaux et autoriser les circulations **sur** la voie hors service.

b) L'accès du train de travaux à la voie hors service requiert la délivrance au conducteur d'un ordre de franchissement S 422, de la main à la main, par le chef de gare. Il est établi conformément à la fig. 27 si l'itinéraire est signalisé et que le signal n'impose pas de réduction de vitesse.

A la demande du chef de gare, le signal mobile qui limite la voie hors service est enlevé et remis en place par l'agent d'escorte. La fig. 27bis donne un exemple relatif à un départ signalisé vers la contre-voie (signal imposant une réduction de vitesse) avec obligation pour le convoyeur d'enlever et replacer le signal mobile limitant la voie hors service.

c) Pour les installations télécommandées, l'ordre de franchissement peut être transmis téléphoniquement par l'agent E du poste de commande principal. Cet ordre, inscrit par le conducteur à son rapport (ou feuille de route), est libellé comme suit :

« Voie ..... (A ou B) hors service entre signal cumulée ..... et signal ..... cumulée .....

Franchissement signal ..... autorisé.

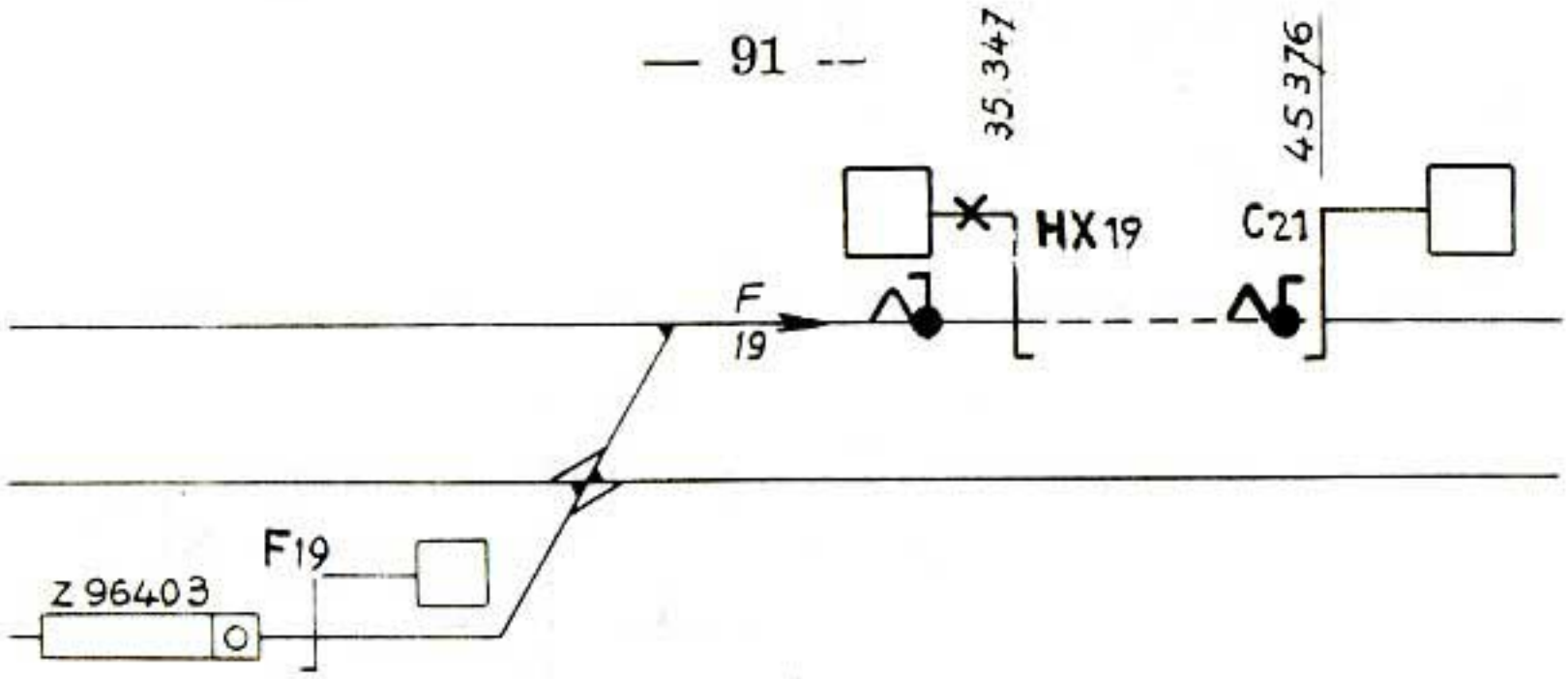
Vitesse autorisée ..... (si le signal donnant accès à cette voie impose une limitation de vitesse)
n° ..... Heure », et autres obligations complémentaires éventuelles.

Si le départ a lieu vers la contre-voie, information en est donnée au conducteur qui en accuse réception par son numéro d'identification (ou de matricule figurant au 7200 X 20 permis de conduire pour les conducteurs V ou ES).

d) Si le train de travaux comporte plusieurs engins automoteurs accouplés et desservis, l'accès du train de travaux à la voie hors service requiert la délivrance au premier conducteur d'un S 422 de la main à la main, par le chef de gare; celui-ci remet également un S 422 identique, mais portant la mention « BIS » aux autres conducteurs (fig. 27 et 28).

Pour les installations télécommandées, le conducteur qui reçoit l'ordre de franchissement en reproduit le texte au rapport (ou feuille de route) des autres conducteurs.

Dans tous les cas ci-dessus, les mesures générales, éventuellement et temporairement levées à l'introduction du ou des parcours, sont rétablies d'office dès achèvement de chacun de ceux-ci.



(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

S 422 Ⓑ — RGS - ARS. IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT — **OVERSCHRIJDINGS-BEVEL**

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Train ou parcours N° Trein of rit N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
161	F 19	Z 96403	~~.....~~ km/h

~~MANŒUVRE - RANGERING~~ (1)

~~CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR~~ (1)

AVEC SIGNAUX FIXES — SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN
Jusqu'à
Tot .....

MET VASTE SEINEN ○

Prévue par A.C.A.
n° .....
Voorzien bij B.A.V.
n' ..... ○

Non prévue par A.C.A.
Niet voorzien bij B.A.V.
Réduction temporaire de vitesse
Tijdelijke snelheidsbeperking
..... km/h de à
van ..... tot ..... ○

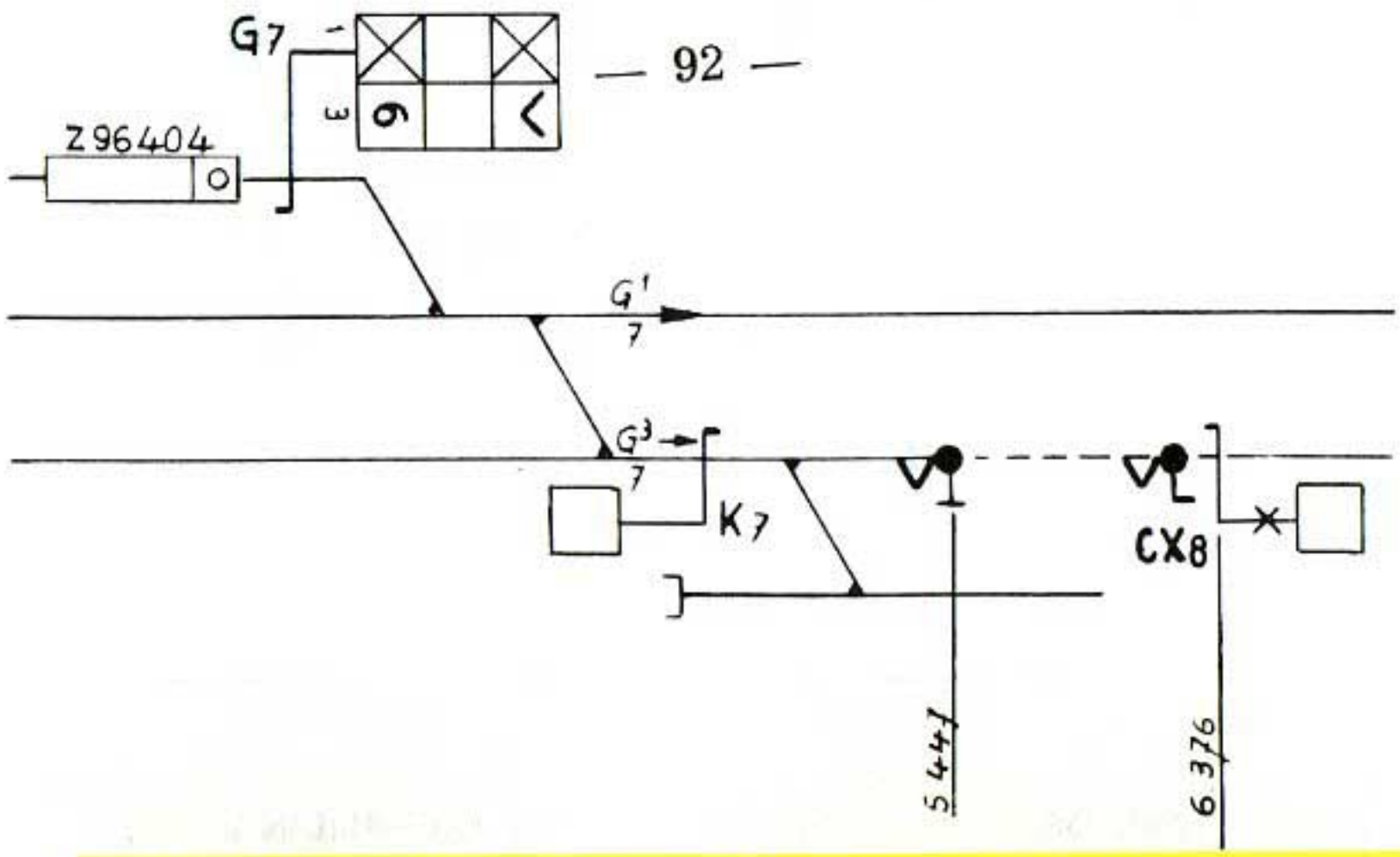
~~REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR (1)~~

VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST
Entre Signal HX 19 (35347) et Signal C21 (45376) (1)
Tussen Mont St. Gaibert en Jemelbox

(1)

Le rédacteur de l'ordre De opsteller van het bevel	Date Datum	Heure Uur
Jaussens Fs	22.10.76	8.10

Fig. 27.



S 422 ®

RGS - ARS. IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVERSCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° / SSP N'	Signal / Sein	Train ou parcours N° / Trein of rit N'	Vitesse autorisée / Toegelaten snelheid
125	G7	Z 96404	60 km/h

~~MANŒUVRE - RANGERING~~ (1)

~~CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR~~ (1)

AVEC SIGNAUX FIXES — SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN
Jusqu'à / Tot .....

MET VASTE SEINEN ■

Prévue par A.C.A. n° ..... ■

Voorzien bij B.A.V. n' ..... ■

Non prévue par A.C.A. / Niet voorzien bij B.A.V.
Réduction temporaire de vitesse / Tijdelijke snelheidsbeperking
..... km/h de / van ..... à / tot ..... ■

~~REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR~~ (1)

VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST
Entre / Tussen Signal mobile (5447) Flémalle-Haute et / en signal de contre-voie (1) CX 8 (6376) Ougrée

Signal mobile (5447) à enlever et replacer par l'agent d'escorte (1)

Le rédacteur de l'ordre / De opsteller van het bevel	Date / Datum	Heure / Uur
Bouquet HB	11.10.76	13.25

(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

Fig. 27bis.

(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

S 422 ⑧ RGS - ARS. IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT — **OVERSCHRIJDINGS-BEVEL**

PSS N° / SSP N°	Signal / Sein	Train ou parcours N° / Trein of rit N°	Vitesse autorisée / Toegelaten snelheid
161	F19	Z 96403	X km/h

~~MANŒUVRE - RANGERING~~ (1)

~~CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR~~ (1)

AVEC SIGNAUX FIXES — SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN

Jusqu'à / Tot .....

MET VASTE SEINEN ○

Prévue par A.C.A. n° ..... ○

Voorzien bij B.A.V. n° ..... ○

Non prévue par A.C.A. / Niet voorzien bij B.A.V.

Réduction temporaire de vitesse / Tijdelijke snelheidsbeperking ..... km/h de / van ..... à / tot ..... ○

~~REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR~~ (1)

VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST

Entre / Tussen Signal HX 19 (35447) et / en Signal C21/45376 (1)

Mont St. Guibert — Gembloux

(1)

Le rédacteur de l'ordre / De opsteller van het bevel	Date / Datum	Heure / Uur
Janssens Jo	22.10.76	8.10

Fig. 28.

D. — CIRCULATION DES TRAINS DE TRAVAUX SUR UNE VOIE MISE HORS SERVICE TEMPORAIREMENT.

Art. 186. — **Prescriptions générales.**

a) L'organisation de la circulation des trains de travaux sur la voie hors service est du ressort du service qui a fait la demande de mise hors service. Les circulations des trains de travaux se font sous la responsabilité des services à qui ils appartiennent.

b) Ces circulations ont lieu d'office en marche à vue, soit à une vitesse maximum de 40 km/h en traction et à une vitesse maximum de 20 km/h en refoulement.

La configuration du terrain (tranchées, courbes de faible rayon), la présence de tunnels ainsi que tout autre facteur de nature à influencer défavorablement la visibilité, sont à prendre en considération lors de la circulation.

Si nécessaire, l'ILT fournit des précisions à ce sujet.

c) **Obligations du conducteur.**

Le conducteur respecte :

— les signaux fixes ou mobiles délimitant la voie hors service;

— les signaux mobiles implantés ailleurs dans la voie;

— les signaux propres à la traction électrique.

Il considère comme inexistants les autres signaux fixes qu'il rencontre.

d) **Obligations de l'agent de l'escorte.**

L'agent d'escorte est responsable :

— du franchissement des passages à niveau à signalisation automatique couverts ou non par signaux qui en contrôlent le fonctionnement, en particulier s'ils sont abordés à contresens et que leur gardiennage n'est pas organisé conformément aux dispositions du RGS, fascicule VI, titres II et III;

— du respect de la marche à vue lorsqu'en cas de rame poussée le conducteur ne peut observer la voie; il doit être en mesure de transmettre au conducteur les ordres nécessaires pour que le mouvement puisse s'effectuer en toute sécurité.

e) **Obligations du chef de travail.**

Le chef de travail ou son délégué vérifie le ou les trains de travaux au point de vue composition, freinage et visite technique.

Art. 187. — **Modalités d'application.**

a) **Les travaux comportent l'utilisation de plusieurs engins automoteurs.**

La zone d'action des engins automoteurs est matérialisée et protégée sur le terrain par des signaux mobiles d'arrêt implantés dans la voie et appuyés d'un pétard.

Pendant la prestation, ces signaux sont éventuellement déplacés à plusieurs reprises par un agent désigné par le chef de travail, de manière à toujours délimiter la dite zone.

La distance séparant les signaux mobiles des engins automoteurs extrêmes ne peut jamais être inférieure à 50 m.

Aucun signal n'est implanté entre deux engins automoteurs. Les conducteurs des engins extrêmes sont responsables du placement, du déplacement et de l'enlèvement de ces signaux mobiles pour autant qu'aucun autre agent n'ait été désigné à l'ILT pour remplir cette mission.

b) **Les travaux comportent l'utilisation simultanée de plusieurs engins automoteurs et d'un train de travaux.**

Lorsqu'un train de travaux doit évoluer sur un tronçon de voie hors service, où opérent déjà des engins automoteurs, l'agent d'escorte de ce train est secondé par un deuxième agent. Ce dernier prend place à proximité immédiate du conducteur, de telle sorte que tout ordre d'arrêt soit perçu sans aucun doute par le conducteur.

L'agent d'escorte se tient vers l'arrière du train en un endroit tel que lors d'un refoulement de la rame, il aperçoit les signaux mobiles implantés dans la voie.

L'agent d'escorte et le deuxième agent doivent se voir en permanence ou disposer de moyens (appareils radios portatifs par exemple) leur permettant de rester en contact continu et leur donnant la possibilité de vérifier en permanence la continuité de ce contact.

c) **Les travaux comportent l'utilisation simultanée de plusieurs engins automoteurs et (ou) de plusieurs trains de travaux.**

Les mesures prévues ci-dessus sont d'application. Il y a lieu de prévoir, par train de travaux, un agent d'escorte et un deuxième agent.

Le cas doit être traité dans l'ILT.

d) **Mouvements sur la voie mise hors service, dans une gare intermédiaire.**

Moyennant spécification dans l'ILT et l'accord du chef de travail, le chef de gare peut effectuer des mouvements empruntant ou cisaillant la voie mise hors service, à condition de les protéger de part et d'autre à 50 m par signaux mobiles d'arrêt appuyés de pétards. Les mesures de sécurité qui ont dû être levées pour effectuer ces mouvements sont rétablies dès achèvement de ceux-ci.

E. — SORTIE DE LA VOIE MISE HORS SERVICE.

ART. 188. — a) **Vérification préalable.**

Le chef de travail ou son délégué vérifie le ou les trains de travaux au point de vue composition, freinage et visite technique.

b) **Itinéraire à suivre.**

L'itinéraire à suivre pour sortir de la voie hors service et les mesures de sécurité à prendre pour assurer la continuité, la protection, la sécurité et l'immobilisation de cet itinéraire sont précisées à l'ILT relative aux travaux ou, à défaut, dans une instruction du chef de gare.

c) **Autorisation de sortie.**

Le signal limitant la voie hors service est le signal de sortie.

Le chef de gare est seul habilité à autoriser la sortie de la voie hors service.

L'autorisation du chef de gare est requise pour l'ouverture du signal fixe ou pour le remplacement du signal mobile d'arrêt par :

— un signal mobile permettant la poursuite du mouvement avec limitation de vitesse si celle-ci est imposée pour les cas prévus au RGS - Fasc. I - Titre II;

— un signal mobile permettant la poursuite du mouvement à vitesse normale si aucune limitation de vitesse n'est imposée et que ce mouvement ne donne pas accès à la contre-voie.

Un S 422 est délivré si le signal à respecter suivant est un signal de contre-voie (fixe ou mobile).

Dans tous les cas, les mesures de protection sont rétablies après passage du ou des trains de travaux jusqu'à la remise en service de la voie.

F. — REMISE EN SERVICE DE LA VOIE.

ART. 189. — **Notification de la remise en service .**

Lorsque la voie peut être remise à la disposition du service de l'Exploitation (après vérification de la libération de la voie, remise en état de la voie, terminaison des travaux ou parcours ayant fait l'objet des autorisations accordées par le chef de travail à la case 3 du S 427 (1), le chef de travail atteste l'achèvement de sa mission et autorise la remise en service de la voie par la présentation de son carnet S 427 complété, au chef de la gare où a été notifiée la mise hors service de la voie. En cas de besoin, cette opération peut avoir lieu par communication téléphonique enregistrée (fig. 30).

(1) Voir cas particulier art. 194.

ART. 190. — **Télégramme de remise en service.**

L'agent E auquel l'achèvement de la mission du chef de travail a été notifié, informe tous les postes qui ont été avisés de la mise hors service. Cette information est donnée sous la forme :

« N° ..... Voie A (ou B) entre ..... et ..... remise en service N° ..... Heure ..... » et est transmise dans les mêmes conditions que les télégrammes de demande A1 et d'information A4.

ART. 191. — **Mesures à lever.**

Les mesures de sécurité (placement de signaux mobiles, de dispositifs d'immobilisation, etc.) appliquées lors de la mise hors service, sont levées dès réception de l'information de remise en service.

G. — CAS PARTICULIERS.

ART. 192. — **Mise hors service d'une voie entre une gare et un poste de block de pleine voie.**

La mise hors service d'une voie entre une gare et un poste de block de pleine voie sur un tronçon **équipé** du BSRM s'effectue dans les conditions ci-après :

— la demande de mise hors service et la notification de la remise en service doivent se faire à la gare desservie;
— la gare desservie ne peut prendre l'initiative d'accorder au service demandeur la mise hors service, sans avoir obtenu l'accord du dispatcher;
— les télégrammes A1 et A2 ou A3 prescrits à l'art. 180 du présent règlement, ne sont pas échangés;
— les télégrammes A4 et A5 prévus à ce même art. 180 sont échangés entre le chef de la gare desservie et tous les desservants des postes du tronçon intéressé;
— le ou les trains de travaux et les engins automoteurs éventuellement mis en marche ne peuvent pénétrer sur la voie hors service et en sortir que par la gare desservie;

— les circulations sur l'autre voie restée libre doivent s'effectuer sous le régime du BSRM fonctionnant normalement.

Les instructions locales de tous les postes de block intéressés, les ACA, les AD, les BNX et télégrammes doivent être adaptés en détaillant l'application des prescriptions ci-dessus.

Les présentes dispositions sont également d'application sur un tronçon **non équipé** du BSRM, à condition que cette mise hors service n'entraîne pas l'organisation d'un service à voie unique sur l'autre voie restée libre.

ART. 193. — **Voie mise hors service pour une période continue de plus de 24 heures.**

Si la mise hors service **est prévue** pour une période continue dépassant 24 heures, une ILT doit en préciser la durée ainsi que les mesures de sécurité à appliquer.

Dans ce cas, la demande de mise hors service doit être faite, au moyen du S 427, par l'agent qualifié indiqué **nominativement à** l'ILT.

Le chef de gare fait prendre les mesures de sécurité nécessaires et autorise la mise hors service. Il prend les dispositions nécessaires pour le maintien de ces mesures de sécurité pendant toute la durée de la mise hors service prévue à l'ILT.

La remise en service est faite par une attestation émanant du chef de travail responsable désigné par l'ILT.

Cette particularité est mentionnée à la case n° 1 du S 427 lors de la demande d'autorisation.

ART. 194. — **Autorisation de travail ou de parcours accordée par le chef de travail disposant de la voie hors service (Travaux simultanés).**

Lorsque plusieurs travaux doivent s'exécuter simultanément, les services intéressés se mettent d'accord sur le déroulement des opérations.

La demande de mise hors service, introduite par un seul chef de travail appelé chef de travail A, **doit couvrir l'amplitude de l'ensemble des travaux** (voir fig. 29 et 29bis).

Le chef de travail A, qui dispose de la voie mise hors service, est habilité à accorder, au moyen du S 427 ou S 430 une autorisation de travail à des chefs de travail B, C, ... ou une autorisation de parcours à ces conducteurs B', C', ... qui doivent utiliser cette voie.

Cette autorisation de travail ou de parcours ne peut excéder le délai pour lequel le chef de travail A a obtenu la mise hors service de la voie.

L'autorisation est demandée au chef de travail A (fig. 31, 33, 35) et est accordée par celui-ci en utilisant le S 427 ou S 430 après avoir complété la case 3 de son propre S 427 en indiquant :

— dans la 1e colonne : le formulaire utilisé, soit S 427 ou S 430 suivant l'autorisation demandée;

— dans la 2e colonne : le service de l'agent demandeur;

— dans la 3e colonne : le nom et la qualification du chef de travail demandeur;

— dans la 4e colonne : l'heure prévue de terminaison de l'autorisation demandée (fig. 30).

L'autorisation accordée impose au chef de travail B ou au conducteur B' le respect des obligations prévues au présent chapitre.

Lorsque le chef de travail B a terminé son travail ou lorsque le conducteur B' a effectué son parcours, ces agents utilisent le S 427 ou le S 430, pour signaler la fin des opérations au chef de travail A (fig. 32, 34, 36). Ce dernier conserve l'avis d'achèvement et complète la case 3 de son S 427 par l'heure de terminaison du travail ou du parcours (fig. 30).

Exceptionnellement, si le chef de travail A ne peut assumer la responsabilité jusqu'à la fin du délai accordé, il peut être remplacé par un autre chef de travail du même service.

De commun accord, ils complètent la case 4 du S 427 qui sera cédé, en indiquant leur qualification, nom et paraphe (fig. 30).

L'achèvement du travail (case 5 du S 427) sera notifié par le chef de travail ayant repris le travail, à la gare qui a autorisé la mise hors service de la voie.

En pareil cas, la notification de l'achèvement du travail ne peut se faire par communication téléphonique (fig. 30).

Lorsqu'une voie est mise hors service pour une période continue de plus de 24 heures, un chef de travail B ou un conducteur B' peut également occuper la voie hors service moyennant l'accord du chef de travail A.

Dans ce cas, l'autorisation est sollicitée auprès du chef de travail A par S 427 (période ne dépassant pas 24 h) en utilisant le recto du formulaire (1). L'autorisation éventuelle est donnée par la signature du chef de travail A dans la case 2.

ART. 195. — **Voie hors service de fait par suite d'obstruction due à un accident.**

Quand une voie principale est obstruée en dehors d'une gare à la suite d'un accident nécessitant l'intervention des services V et (ou) ES pour la remise en état des installations ou M pour le relevage du matériel, le chef de gare d'où partiront les parcours nécessaires à cette remise en état, considère d'office la voie comme hors service dans les sections obstruées.

Le chef de gare fait prendre les mesures de sécurité nécessitées par la situation en tenant compte des renseignements et précisions fournis par les services techniques intéressés.

La mise en marche de parcours fait l'objet d'une information entre les gares encadrant l'obstruction. Les parcours sont expédiés par ces gares sans demande d'autorisation.

(1) Ou par S 430.

Il est fait application du block-system en vigueur dans les sections libres.

Sur le tronçon comportant la section obstruée, il n'est pas fait application du BSR.

Chaque élément envoyé dans la section obstruée fait l'objet d'une annonce de repérage C-CZ entre les postes de block d'extrémité.

Les éléments de secours sont annoncés normalement aux gardes-barrières.

La pénétration dans la section de block obstruée s'effectue sur délivrance :

— d'un S 422 établi pour un mouvement de manœuvre et éventuellement pour la circulation à contre-voie sans signaux fixes (1) ;
— d'un S 378;
— d'un S 379 pour chacun des PN automatiques et valable pour les deux sens de marche.

Dans chacune des gares d'extrémité, la protection de la gare et la protection des mouvements successifs éventuels, s'effectuent conformément aux dispositions du RGS., Fascicule II, Titres II et III.

La voie obstruée est remise en service après que les agents qualifiés des services qui sont intervenus auront donné au chef de gare (2) l'assurance de la remise en état des installations et de la libération des sections par leurs trains.

Cette assurance est donnée habituellement en utilisant le S 427; dans le cas où l'éloignement le justifie, elle peut l'être par télégramme.

---

(1) La circulation à vitesse normale peut être prescrite jusqu'à un point désigné, dans les conditions prévues au RGE 123.32, pour l'acheminement des éléments de secours.

(2) Les chefs de gare situés de part et d'autre de l'obstacle, se concertent, se communiquent les informations reçues et se confirment la rentrée des trains.

ART. 196. — **Lignes et voies non exploitées.**

Les lignes et voies non exploitées sont placées à la disposition exclusive du service de la Voie.

L'accès à ces lignes et voies est empêché par un moyen reconnu par le règlement (aiguillage, aiguille de déraillement), éventuellement appuyé par signal mobile d'arrêt placé à l'entrée de la voie non exploitée; s'il est fait usage d'un dispositif cadenassé, la clé doit être déposée à la gare où se trouve le signal couvrant ce point dangereux.

Toute circulation ou intervention d'autres services sur ces lignes et voies non exploitées est soumise à l'autorisation écrite du service de la Voie.

En cas de circulation, le chef de gare doit en être avisé par une copie de cette autorisation.

Lors de circulations sur ces lignes ou voies :

— le franchissement des aiguillages implique la vérification préalable de leur position correcte par l'agent responsable du parcours;

— la traversée des PN exige l'arrêt du convoi à 20 m minimum en amont, l'extinction des feux blanc lunaire, le présentation de part et d'autre des PN du signal d'interdiction C3 (prévu par le code de la route) ou le gardiennage des PN avant que l'autorisation de remise en route ne soit donnée au conducteur;

— toute pénétration de mouvement dans les installations en service est soumise aux conditions éventuellement précisées par le chef de gare, avant franchissement du signal d'entrée.

Les opérations reprises aux deux premiers tirets sont exécutées par l'agent d'escorte sous sa propre responsabilité.

A l'achèvement des circulations ou interventions précitées, la situation initiale (couverture, cadenassage éventuels, ...) doit être rétablie.

ART. 197. — **Instruction locale temporaire (ILT).**

L'instruction locale temporaire (ILT) est rédigée en accord avec le chef de gare par le(s) fonctionnaire(s) technique(s) dirigeant les travaux prévus.

Cette ILT mentionne notamment :

— la nature des différents travaux à exécuter et les heures de début et de terminaison des travaux;
— la délimitation de la voie (des voies) à mettre hors service;
— le nombre d'engins automoteurs et la composition des trains de travaux ainsi que l'ordre chronologique pour l'accès sur la voie hors service;
— la désignation du chef de travail et des agents à qui il autorise l'occupation de la voie hors service;
— la désignation des agents chargés de placer, déplacer et d'enlever les signaux mobiles délimitant la zone d'action des engins automoteurs;
— les mesures de sécurité qui seront prises pour la mise hors service des voies en précisant les articles du RGS concernés;
— les mesures spéciales de sécurité pour le cas de plusieurs voies à mettre hors service pouvant comprendre des liaisons et traversées;
— les conditions pour autoriser le cisaillement des voies hors service;
— les itinéraires d'accès et de sortie de la voie hors service, la continuité, la protection, la sécurité et l'immobilisation de ces itinéraires;

L'ILT est dressée conformément au plan prescrit à l'art. 10 du RGS, Fasc. V.

H. — EXEMPLE D'APPLICATION.

ART. 198. — a) **Chronologie des opérations.**

8 h — GOFFAUX, agent de maîtrise du service V demande la mise hors service de la voie B pour une durée de 12.15 h.

8 h 30 — GOFFAUX accorde une autorisation de parcours d'un lorry à BILLOT, chef de secteur tech. du service ES.

9 h — GOFFAUX accorde une autorisation de travail à HABAY, agent de maîtrise du service V.

9 h 50 — BILLOT achève le parcours autorisé.

10 h — GOFFAUX accorde une autorisation de travail à CHARLIER, chef technicien du service ES.

14 h — HABAY achève son travail.

15 h 30 — CHARLIER achève son travail.

16 h — GOFFAUX cède la responsabilité du travail à ANTOINE, agent de maîtrise du service V.

19 h 50 — ANTOINE achève le travail.

b) **Tenue des S 427 et S 430.**

Les différents documents S 427 et S 430 sont établis conformément aux fig. 29 à 36 ci-après.

S 427

B

RGS, IV - II/V.

1. DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAIL

N° 1

Ligne N° 161 Gare de Namur Poste B 30 présentée le 23.09 1976 à 8 h.

Nature du travail et implications.

Mise hors service de la voie B pour criblage de ballast entre les signaux 3 X 30 (35774) et H 28 (43673)
Parcours prévus

N° ..... (X) Durée probable du travail 12 heures 15

Le Chef de travail,

Commencement du travail le 23.09 1976 à 8 h.

GOFFAUX s/ch sect. tech.

2. Autorisation

Mesures particulières à prendre.

Mesures prescrites à l'instruction locale temporaire n° 122 du 18.09.'76 du 1er Av V de Namur

L'agent accordant l'autorisation,

N° ..... (X) Le 23.09. 1976 à 8.10 h.

Chef GILLARD Ag

L'agent prenant connaissance de l'autorisation accordée,

Signaleur PIERARD M

(x) En cas de communication té' 'que.

Fig. 29.

S 427

(B)

RGS, IV - II/V.

N° 1

1. DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAIL

Ligne N° 130 Gare de Tamines Poste B42 présentée le 11-10- 1976 à 9,15 h.

Nature du travail et implications.

Mise hors service de la voie A pour remplacement d'un rail brisé entre signal D41 Auvelais (17425) et signal mobile (17638)
Parcours prévus

N° ..... (X) Durée probable du travail 1,15 h

Le Chef de travail,

Commencement du travail le 11 - 10 - 1976 à 9.25 h.

JOSEPH ch sect. tech.

2. Autorisation

Mesures particulières à prendre.

Par le signaleur : immobilisation en position gauche des aiguillages 21 et 24
Par le chef de travail : placement du signal mobile à la cumulée 17638

L'agent accordant l'autorisation,

N° ..... (X) Le 11 - 10 1976 à 9.25 h.

Chst GILLARD

L'agent prenant connaissance de l'autorisation accordée,

Signaleur PIERARD

(x) En cas de communication téléphonique.

Fig. 29bis.

3. Autorisation(s) accordée(s)

S 427, S 430	Service	Nom et qualification	Jusqu'à ..... h.	Terminé à ..... h.
S430	ES	BILLOT chef de secteur technique	10h	9.50h
S427	V	HABAY chef de secteur technique	14h	14h
S427	ES	CHARLIER chef tech. elm.	15.30h	15.30h

4. Changement de chef de travail (même service)

Vous cède la responsabilité de l'achèvement du travail

à 16 h.

Le Chef de travail,

GOFFAUX Eg s/ch sect. tech.

Accepte la responsabilité de l'achèvement du travail et se charge de la remise en service de la voie.

Le Chef de travail,

ANTOINE A s/ch sect. tech.

5. Achèvement du travail

La voie peut être remise en service

N° ..... (X) Le 23-09- 1976 à 19.50 h.

Le Chef de travail,

ANTOINE A s/ch sect. tech.

L'agent prenant connaissance,

JACOBS J chef.

(x) En cas de communication téléphonique.

Fig. 30.

Recto

S 430 **N° 7**

(B)

1. DEMANDE D'AUTORISATION DE PARCOURS

Ligne N° 161 Gare de Namur Poste B30

présenté le 23 septembre 19 76 à 8.30 h.

par Billot Chef de Sect. technique

Le conducteur,

N° ..... (1) Billot

Le véhicule léger

— est mis sur rails à (2) | — sera déraillé à (2)

la cumulée 56875

Point extrême à atteindre

cumulée 58120

Stationnement

Départ | Retour

Voie norm. (2) | ~~Contre-voie~~ (2) | ~~Voie norm. (2)~~ | Contre-voie (2)

Durée probable du parcours

de 8.30 h. à 10 h.

DIVERS

Déchargement matériel

(1) Indiquer en cas de communications téléphoniques.
(2) Biffer les mentions inutiles.

Fig. 31.

Verso

2. Autorisation

Donnée par Goffaux s/ch sect. techn. à 8.30 h.

L'agent accordant l'autorisation, | Les agents prenant connaissance de l'autorisation accordée,

Goffaux .....

N° ..... (1)

3. Voie libre — Fin de parcours à 9.50 h.

Le conducteur,

Chef de sect. techn.

N° ..... (1) Billot

L'agent ayant accordé l'autorisation, | Les agents prenant connaissance,

Goffaux .....

N° ..... (1)

(1) Indiquer en cas de communications téléphoniques.

Fig. 32.

HABAY (chef de travail B)

Recto

S 427

B

RGS, IV - II/V.

N° 2

1. DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAIL

Ligne N° 161 Gare de Namur Poste B30 présentée le 23-09 1976 à 9 h.

Nature du travail et implications.

Renouvellement des pièces de bois du PN 15

N° ..... (X) Durée probable du travail 5 heures

Commencement du travail le 23-09- 1975 à 9.05 h.

Le Chef de travail,

HABAY Hy chef sect. tech.

2. Autorisation

Mesures particulières à prendre.

L'agent accordant l'autorisation,

N° ..... (X) Le 23-09- 1976 à 9.05 h.

GOFFAUX Eg sph sect. tech.

L'agent prenant connaissance de l'autorisation accordée,

(x) En cas de communication [illegible]onique

Fig. 33.

3. Autorisation(s) accordée(s)

S 427, S 430	Service	Nom et qualification	Jusqu'à ..... h.	Terminé à ..... h.

4. Changement de chef de travail (même service)

Vous cède la responsabilité de l'achèvement du travail

à ..... h.

Le Chef de travail,

.....

Accepte la responsabilité de l'achèvement du travail et se charge de la remise en service de la voie.

Le Chef de travail,

.....

5. Achèvement du travail

.....

N° ..... (X) Le 23-09- 1976 à 14 h.

Le Chef de travail,

HABAY Hy Chef de sect. tech.

L'agent prenant connaissance,

GOFFAUX Eg s/ch sect. tech.

(x) En cas de communication téléphonique.

Fig. 34.

S 427

B

RGS, IV - II/V.

1. DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAIL

N° 2

Ligne N° 161 Gare de Namur Poste B30 présentée le 23.09. 1976 à 10 h.

Nature du travail et implications.

Déchargement de caniveaux entre les signaux E30 et F30

Parcours prévus

N° ..... (X) Durée probable du travail 5.30 h

Le Chef de travail,

Commencement du travail le 23.9. 1976 à 10 h.

CHARLIER cf. chef tech. ch.

2. Autorisation

Mesures particulières à prendre.

L'agent accordant l'autorisation,

N° ..... (X) Le 23.09. 1976 à 10.05 h.

GOFFAUX Eg. s/ch sect. tech.

L'agent prenant connaissance de l'autorisation accordée,

(x) En cas de communication t[illegible]nique

Fig. 35.

3. Autorisation(s) accordée(s)

S 427, S 430	Service	Nom et qualification	Jusqu'à ..... h.	Terminé à ..... h.

4. Changement de chef de travail (même service)

Vous cède la responsabilité de l'achèvement du travail

à ..... h.

Le Chef de travail,

.....

Accepte la responsabilité de l'achèvement du travail et se charge de la remise en service de la voie.

Le Chef de travail,

.....

5. Achèvement du travail

.....

N° ..... (X) Le 23.09. 1976 à 15.30 h.

Le Chef de travail,

CHARLIER cf chef tech. adm.

L'agent prenant connaissance,

GOFFAUX Eg. s/ch sect. tech.

(x) En cas de communication téléphonique.

Fig. 36.

TABLEAU RECAPITULATIF

Numéros des formulaires S	Références	
	Article n°	Annexe n°
S 421	105	I
S 421 | S 379	108c	II
S 422	109	III
S 422 | S 378	116	IV
S 422 | S 379	117	V
S 422 | S 380	119	VI
S 422 | S 378 | S 379	120	VII
S 422 | S 378 | S 380	120	VIII
S 422 | S 379 | S 380	120	IX
S 422 | S 378 | S 379 | S 380 (au verso du S 379)	120	X

Novembre 1977.

S 421 (B)

RGS - ARS IV - II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHE A VUE	OVERSCHRIJDINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT
PSS N° / SSP N'	SIGNAL / SEIN
Feu rouge / Rood licht	Feu éteint / Gedoofd licht
A joindre au rapport du conducteur	Bij het verslag van de bestuurder te voegen

S 421 (B)

RGS - ARS IV - II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHE A VUE	OVERSCHRIJDINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT
PSS N° / SSP N'	SIGNAL / SEIN
Feu rouge / Rood licht	Feu éteint / Gedoofd licht
A remettre à une gare	In een station af te geven

Délai de garde : 3 mois — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 421 (B)

ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHE A VUE	OVERSCHRIJDINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT

PSS N° SSP N'	SIGNAL SEIN	TRAIN OU PARCOURS N° TREIN OF RIT N'	DATE DATUM

Feu rouge Rood licht	Feu éteint Gedoofd licht
A joindre au rapport du conducteur	Bij het verslag van de bestuurder te voegen

S 421 (B) RGS - ARS IV - II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHE A VUE	OVERSCHRIJDINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT

PSS N° SSP N'	SIGNAL SEIN	TRAIN OU PARCOURS N° TREIN OF RIT N'	DATE DATUM

Feu rouge Rood licht	Feu éteint Gedoofd licht
A remettre à une gare	In een station af te geven

RGS - ARS IV - II

S 379

(B)

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER	BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

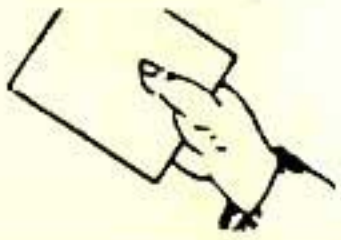
Ligne N° Lijn N'	PN N° OW N'	Cumulée Afstandpunt

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

(1) Biffer les mentions inutiles - compléter éventuellement. Het overbodige doorhalen - gebeurlijk aanvullen.

S 422 ⑧ RGS - ARS. IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT



OVERSCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Train ou parcours N° Trein of rit N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			..... km/h

MANŒUVRE - RANGERING (1)

CONTRE-VOIE - TEGENSPOOR (1)

AVEC SIGNAUX FIXES	SANS SIGNAUX FIXES — ZONDER VASTE SEINEN Jusqu'à Tot	
MET VASTE SEINEN	Prévue par A.C.A. n° ..... Voorzien bij B.A.V. n'	Non prévue par A.C.A. Niet voorzien bij B.A.V. Réduction temporaire de vitesse Tijdelijke snelheidsbeperking ..... km/h de ..... à ..... van ..... tot .....

REPRISE DE LA VOIE NORMALE - HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR (1)

VOIE HORS SERVICE - SPOOR BUITEN DIENST
Entre ..... et ..... (1)
Tussen ..... en .....

(1)

Le rédacteur de l'ordre De opsteller van het bevel	Date Datum	Heure Uur

S 422 ⑧ RGS - ARS, IV-II

ORDRE DE FRANCHISSEMENT **OVERSCHRIJDINGS-BEVEL**

PSS N° SSP N'	Signal Sein	Carnet N° Boekje N'	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			..... km/h

MANŒUVRE **RANGERING**	N° de service du conducteur Dienstn' van de bestuurder
Accès à la contre-voie **Toegang naar het tegenspoor** **Reprise de la voie normale** **Hernemen van het normaal spoor**	N° d'identification du conducteur Identifikatien' van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N'	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N'

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N°	Signal Sein	Carnet N° Boekje N°	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			..... km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstn° van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatien° van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N°	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N°

S 378

B

ORDRE DE MARCHE A VUE

BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT

Du signal d'arrêt ..... au signal d'arrêt .....
Van het stopsein tot het stopsein

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N°	Signal Sein	Carnet N° Boekje N°	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			..... km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstn° van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatien° van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N°	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N°

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn N°	PN N° OW N°	Cumulée Afstandpunt

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP N°	Signal Sein	Carnet N° Boekje N°	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			..... km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstn° van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatien° van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit N°	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel N°

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand

S 380

B

RGS - ARS IV-II

AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE	OP BEVEL TE KONTROLEREN WISSELS	
Aiguillage N° Wissel N°	Indications de contrôle (1) Kontroleaanduidingen (1)	Réponse N° Antwoord N°
		97
		51
		80
		64
		77

(1) A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'aiguillage intéressé.
Aanvullen met de kontroleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wissel zichtbaar zijn.

RGS - ARS, IV - II

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP Nr	Signal Sein	Carnet N° Boekje Nr	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			.....km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstnr van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatienr van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit Nr	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel Nr

S 378

B

ORDRE DE MARCHE A VUE

BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT

Du signal d'arrêt ..... au signal d'arrêt .....
Van het stopsein tot het stopsein

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn Nr	PN N° OW Nr	Cumulée Afstandpunt

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 422

(B)

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS No SSP Nr	Signal Sein	Carnet No Boekje Nr	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			.....km/h

MANŒUVRE

RANGERING

No de service du conducteur
Dienstnr van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

No d'identification du conducteur
Identifikatienr van de bestuurder

Train ou parcours No Trein of rit Nr	Date Datum	Heure Uur	Ordre No Bevel Nr

S 378

(B)

ORDRE DE MARCHE A VUE

BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT

Du signal d'arrêt ..... au signal d'arrêt .....
Van het stopsein tot het stopsein

S 380

RGS - ARS IV-II

(B)

AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE

OP BEVEL TE KONTROLEREN WISSELS

Aiguillage No Wissel Nr	Indications de contrôle (1) Kontroleaanduidingen (1)	Réponse No Antwoord Nr
		87
		57
		95
		67
		72

(1) A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'aiguillage intéressé.
Aanvullen met de kontroleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wissel zichtbaar zijn.

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP Nr	Signal Sein	Carnet N° Boekje Nr	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			.....km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstnr van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

N° d'identification du conducteur
Identifikatienr van de bestuurder

Train ou parcours N° Trein of rit Nr	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel Nr

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn Nr	PN N° OW Nr	Cumulée Afstandpunt

S 380

RGS - ARS IV-II

B

AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE

OP BEVEL TE KONTROLEREN WISSELS

Aiguillage N° Wissel Nr	Indications de contrôle (1) Kontroleaanduidingen (1)	Réponse N° Antwoord Nr
		72
		93
		60
		88
		57

(1) A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'aiguillage intéressé.
Aanvullen met de kontroleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wissel zichtbaar zijn.

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

RGS - ARS. IV - II

S 422

B

ORDRE DE FRANCHISSEMENT

OVER-SCHRIJDINGS-BEVEL

PSS N° SSP Nr	Signal Sein	Carnet N° Boekje Nr	Vitesse autorisée Toegelaten snelheid
			.....km/h

MANŒUVRE

RANGERING

N° de service du conducteur
Dienstnr van de bestuurder

N° d'identification du conducteur
Identifikatienr van de bestuurder

Accès à la contre-voie
Toegang naar het tegenspoor

Reprise de la voie normale
Hernemen van het norm. spoor

Train ou parcours N° Trein of rit Nr	Date Datum	Heure Uur	Ordre N° Bevel Nr

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

S 378

B

ORDRE DE MARCHE A VUE

BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT

Du signal d'arrêt ..... au signal d'arrêt .....
Van het stopsein tot het stopsein

S 379

B

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER

BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN

Ligne N° Lijn Nr	PN N° OW Nr	Cumulée Afstandpunt

Aiguillages à contrôler sur ordre : voir verso S 379.
Op bevel te kontroleren wissels : zie keerzijde S 379.

S 380

RGS - ARS IV-II

B

AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE	OP BEVEL TE KONTROLEREN WISSELS

Aiguillage No Wissel Nr	Indications de contrôle (1) Kontroleaanduidingen (1)	Réponse No Antwoord Nr
		76
		95
		54
		89
		67

(1) A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'aiguillage intéressé.
Aanvullen met de kontroleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wissel zichtbaar zijn.

Imprimerie de la S. N. C. B.
Dirigeant : R. LATAIRE
— rue des Deux Gares —
BRUXELLES (Petite-Ile)

— 222551.8.61 (3425). —