



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule VI

PASSAGES A NIVEAU

Titre III — PASSAGES A NIVEAU GARDES

1954

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

No du supplément	No de l'avis et date	No des pages modifiées	No des articles modifiés	Observations	Visas
1	11 E.S. de 1955	4 9 16 24, 25, 26 31 et 32 33 et 34 41 et 42 46 50 59, 60, 61 et 62 Annexe X	Sommaire 205 212 219 225 226 233 238 242 246	Pages à remplacer Pages à remplacer remplacée	

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES (Suite)

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visa
3	2 E.S. du 28.1.1960	21	215		
4	16 E.S. du 22.11.1961	2bis 29-30	221		
5	2 E.S. du 8.3.1962	Annexe X		remplacée	
6	19 E.S. du 19.11.1973	Annexe X		Remplacée	
7	15 ES du 6.11.75	3 et 4 75 et 76 Annexe X Annexes XIII et XIV	256 à 259	Pages à remplacer Nouvelles pages A remplacer A ajouter	
8	14 ES du 26.4.1977	3 et 4 75 et 76 77 et 78 Ann. I, X XIII, XIV	Sommaire 256 à 259	Pages remplacées Pages remplacées Pages nouvelles Remplacées	

RGS

FASCICULE VI.

PASSAGES A NIVEAU.

TITRE III. — PASSAGES A NIVEAU GARDES.

SOMMAIRE.

		Pages
Chapitre	I. Service des gardes-barrières (art. 201 à 211)	5
Chapitre	II. Documents et outillage des gardes-barrières (art. 212 à 214)	15
Chapitre	III. Annonce des trains.	
	A. Passages à niveau avec barrières normalement ouvertes (art. 215 à 219) ...	21
	B. Passages à niveau avec barrières normalement fermées (art. 220 à 222) ...	27
	C. Passages à niveau gardés provisoirement (art. 223) ..	30
	D. Annonce E (art. 224) ...	30
Chapitre	IV. Fermeture et ouverture des barrières et des passe-piétons (art. 225 à 231)	31
Chapitre	V. Mesures à prendre en cas de brouillard (art. 232 et 233) ...	41
Chapitre	VI. Mesures spéciales relatives aux trains facultatifs et extraordinaires, aux trains circulant avant l'heure, aux trains de la route, aux draisines, aux lorries et aux trains supprimés (art. 234 à 239)	43

Chapitre	VII. Irrégularités, dérangements et accidents (art. 240 à 252) ...	47
Chapitre	VIII. Consignes d'absence momentanée; contrôle de présence des gardes-barrières et contrôle routier (art. 253 à 255) ..	67
Chapitre	IX. Ordre de réduire la vitesse à 5 km/h et de siffler (S 379) (art. 256 et 260)	73
Annexes :	I. Tableau des heures d'allumage et d'extinction par temps clair, des lampes extérieures commandées par des interrupteurs manuels [7300 X 123 (ES 73)].	
	II. S 456.	
	III. S 457.	
	IV. S 390. Carnet pour garde-barrière.	
	V. S 391. Carnet d'annonces à donner au passage à niveau.	
	VI. S 392. Questionnaire en cas d'accident.	
	VII. S 393. Bulletin d'irrégularités.	
	VIII. S 480. Modifications au tableau-horaire des trains réguliers et facultatifs.	
	IX. S 481. Tableau-horaire des trains réguliers et facultatifs.	
	X. S 379. Ordre de réduire la vitesse à 5 km/h et de siffler.	
	XI. Commission délivrée aux contrôleurs du Ministère des Affaires Economiques et du Ravitaillement.	

- XII.** Commission délivrée au personnel des douanes et accises.
 - XIII.** Exemple de tableau de repérage des PN.
 - XIV.** Extrait du tableau de repérage des PN.
- Communications à échanger.

TITRE III.

PASSAGES A NIVEAU GARDES.

CHAPITRE I.

SERVICE DES GARDES-BARRIERES.

ART. 201. — Le gardiennage du passage à niveau doit commencer au moins 10 minutes avant le passage du premier train jusqu'après le passage du dernier train régulier, facultatif ou extraordinaire annoncé.

Si des coupures de service existent dans la prestation définie ci-dessus ou si le gardiennage n'est pas assuré pour certains trains ou certains jours, l'instruction locale doit en faire mention avec précision.

Les heures de passage des trains réguliers ou facultatifs sont celles qui figurent au « tableau-horaire des trains » affiché dans la loge (art. 212 et 227).

ART. 202. — **Formation professionnelle des gardes-barrières.**

Les barrières des passages à niveau peuvent être desservies :

- par des signaleurs, si le passage à niveau est gardé d'un poste de signalisation;
- par des gardes-barrières, agents de la Voie chargés de la manœuvre des barrières;
- par des poseurs de voie;
- par des agents de l'exploitation, ouvriers ou agents de surveillance intervenant en même temps dans le service de la gare.

Le recrutement et la formation professionnelle des signaleurs sont réglés par le Service E.S.

Le recrutement des gardes-barrières est réglé par les arrondissements de la Voie pour les passages à niveau situés en pleine voie et par les gares pour les passages à niveau situés en gare.

Le recrutement et la formation des poseurs de voie sont réglés par le Service de la Voie.

La formation professionnelle des gardes-barrières et des ouvriers E intervenant dans la manœuvre des barrières se fait par compagnonnage sous la surveillance du chef de gare pour les passages à niveau situés en gare et sous la surveillance de l'inspecteur technique de l'arrondissement V pour les passages à niveau situés en pleine voie.

Tous les règlements et instructions déposés dans la loge des gardes-barrières sont expliqués et commentés par le chef de gare ou son délégué pour les passages à niveau situés en gare et par le contremaître de la Voie et le chef de section V pour les passages à niveau en pleine voie.

Lorsque le chef immédiat estime que l'agent en écolage est capable d'assurer le service, il demande au chef de section E.S., l'intervention du signaleur-instructeur.

A ce moment, celui-ci est mis à la disposition du chef immédiat pour contrôler la formation professionnelle de l'agent en initiation, s'assurer que les règlements et instructions sont à jour et qu'ils ont été assimilés et bien interprétés par le candidat.

Le signaleur-instructeur dresse un procès-verbal indiquant que l'agent est apte aux fonctions de garde-barrière ou que l'écolage doit être poursuivi.

Si le signaleur-instructeur estime que l'agent est définitivement inapte, il en indique les raisons dans un rapport circonstancié.

Une copie du procès-verbal est transmise par le chef de section E.S. au chef immédiat. S'il s'agit d'un passage à niveau en gare, desservi par des agents V, une copie du procès-verbal est envoyée au chef de gare et à l'inspecteur technique de l'arrondissement V.

Le contrôle régulier des connaissances professionnelles des gardes-barrières en fonction est assuré par le chef de gare pour les passages à niveau en gare et par le contremaître de la Voie et le chef de section V pour les passages à niveau en pleine voie. Un contrôle par coups de sonde est effectué par l'inspecteur technique de la Voie, le signaleur-instructeur et le chef de section E.S.

ART. 203. — Prise de service.

En prenant son service, le garde-barrière vérifie si les installations sont en bon état de fonctionnement, si les signaux mobiles sont à sa disposition et notamment, la nuit, si les lanternes à 4 couleurs sont au point pour une utilisation immédiate éventuelle.

Il vérifie éventuellement que les commutateurs et les interrupteurs des lignes téléphoniques aboutissant à la loge et à la maisonnette se trouvent bien dans la position prescrite par l'instruction locale.

Il appose sa signature, précédée de la date et de l'heure, dans le carnet E.S. 390, puis il fait de même dans le carnet E. 934 et éventuellement dans le carnet E. 890bis, après avoir pris connaissance des trains extraordinaires et facultatifs ayant fait l'objet d'un avis préalable (art. 234).

Ces inscriptions sont faites sur la ligne suivant celle portant la date, l'heure et la signature de l'agent ayant assuré la prestation précédente.

Si aucun avis concernant l'agent et ceux effectuant les prestations suivantes ne figure aux carnets E. 934 et éventuellement E. 890bis, ces documents ne doivent être ni datés ni signés.

Si le garde-barrière relève un autre agent, il s'informe auprès de lui des particularités du service et notamment des trains en retard, trains facultatifs ou extraordinaires, etc.

Ensuite, il téléphone au poste d'où il doit recevoir les annonces de trains :

« Passage à niveau n° appareils en ordre.
Date Heure Nom ».

Ce dernier poste répète cette annonce et, éventuellement, rectifie l'heure. Le garde-barrière règle sa montre en conséquence.

Ces annonces sont inscrites :

- par le garde-barrière, dans le carnet E.S. 390 (annexe IV) ;
- par le signaleur, dans le carnet E.S. 391 (annexe V).

Si les barrières sont « **normalement ouvertes** » pendant les heures de gardiennage et si elles sont fermées et cadenassées en dehors de ces heures, l'agent qui commence le service de gardiennage ne pourra les ouvrir avant d'en recevoir l'autorisation du poste de signalisation annonceur, en remplissant les formalités prescrites à l'article 221.

ART. 204. — Fin de service.

A la fin de sa prestation, le garde-barrière téléphone au poste annonceur :

« Passage à niveau n° prestation terminée.
Date Heure Nom ».

Ces annonces sont inscrites dans les carnets E.S. 390 (garde-barrière) et E.S. 391 (poste de signalisation annonceur).

En outre, il appose sa signature précédée de la date et de l'heure dans les carnets E. 934 et éventuellement E. 890bis, sur la ligne suivant immédiatement la dernière inscription.

Si l'agent n'a reçu aucun avis le concernant ou concernant ceux effectuant les prestations suivantes, les carnets E. 934 et E. 890bis ne doivent être ni datés ni signés.

Si l'agent, qui doit le relever, n'est pas arrivé ou bien si cet agent n'est pas en état d'assurer le service, le garde-barrière ne peut quitter son poste à l'heure qui lui est fixée par le tableau de service. Il doit en informer le fonctionnaire ou l'agent de maîtrise désigné à l'instruction locale et poursuivre son service jusqu'au moment où il aura été remplacé.

Le garde-barrière assurant la prestation qui termine le gardiennage de la journée à un poste à service discontinu ne peut quitter son poste que :

- si le dernier train prévu au tableau-horaire ou tout train extraordinaire annoncé est passé au complet;
- si les barrières du passage à niveau sont cadenassées par ses soins en position fermée ou ouverte, selon les prescriptions de l'instruction locale.

Le garde-barrière, en l'occurrence, doit poursuivre son service jusqu'à ce que ces conditions soient remplies.

ART. 205. — Tableau de service.

Le service des gardes-barrières est réglé par un tableau de service dressé, daté et signé par l'Inspecteur technique de l'arrondissement V pour les P.N. situés en pleine voie, par le chef de gare pour les P.N. situés en gare. Ce tableau, signé par tous les agents du poste, est affiché dans la loge. Il ne peut y être dérogé sous aucun prétexte sans en avoir reçu l'autorisation du chef immédiat.

Aux postes (de signalisation ou P.N.) devant annoncer les trains à un P.N. voisin ou en recevoir les annonces, le tableau de service des gardes-barrières de ce P.N. n'est pas affiché, mais classé dans une farde.

ART. 206. — Remplacement du garde-barrière.

Le garde-barrière ne peut jamais se faire remplacer par un autre agent ou un membre de sa famille, sauf autorisation préalable écrite et dûment justifiée du contremaître de la Voie ou du chef de gare.

ART. 207. — Entretien du P.N. par le garde-barrière.

Les menus travaux d'entretien dont sont chargés les gardes-barrières sont les suivants :

1. Nettoyage de la traversée tous les jours et chaque fois que cette opération s'impose.
2. Curage des fossés à proximité.
3. Réparation des clôtures.
4. Eventuellement, peinturage des clôtures et barrières.
5. Graissage des connexions des barrières et réglage des tendeurs dans les transmissions par fils. Les irrégularités dans le fonctionnement sont inscrites dans le E.S. 477 et portées à la connaissance du chef immédiat. (Eviter le frottement de ces fils au besoin avec l'aide du personnel de la Voie).

La vérification de l'installation et le réglage éventuel des transmissions doivent se faire journellement.

6. Nettoyage journalier des bouts de tringles creuses placés dans le pavage (voir art. 243).

7. Amélioration de la visibilité en élaguant les haies et les arbustes, en enlevant les objets pouvant gêner la visibilité.

8. Allumage et entretien éventuel des réverbères, signaux et autres appareils d'éclairage. Les heures d'allumage et d'extinction des lampes extérieures par temps clair font l'objet de l'annexe I.

9. Lavage complet des barrières 1 fois par mois.

L'instruction locale du poste détermine le jour de cet entretien et l'agent responsable.

10. En cas de verglas principalement, mais dans tous les cas où le sol recouvert de neige ou de glace peut devenir glissant et créer un danger pour la circulation des usagers ou du personnel, il répand sur le passage à niveau des cendrées fines, sans pour cela qu'il soit dérogé au principe que le garde-barrière ne peut quitter son poste.

11. Maintien des ornières le long des rails dans le passage à niveau, principalement par temps de neige.

12. Entretien en parfait état de propreté de la loge et des abords ainsi que de l'outillage et du matériel en service dont le garde-barrière doit disposer.

13. Le garde-barrière veille spécialement à ce que la visibilité à son poste ne soit pas amoindrie par des obstacles et notamment par la plantation d'arbustes. Il en réfère, s'il y a lieu, au chef de gare ou au contremaître de la Voie pour les mesures à prendre.

14. En temps de brouillard, les lampes d'éclairage du passage à niveau sont allumées.

15. Le garde-barrière interdit toute circulation de personnes étrangères le long de la voie. Si l'interdiction reste sans succès, il provoque l'intervention d'un agent assermenté de la Société.

ART. 208. — Appel de nuit.

La nuit, certaines barrières sont fermées. Quand un usager doit traverser le passage à niveau, il doit appeler le garde-barrière. A cet effet, une sonnerie d'appel est

placée dans la maisonnette voisine. Une pancarte placée au passage à niveau, à un endroit bien en vue indique aux usagers où ils doivent sonner pour appeler le garde-barrière (fig. 1).



Fig. 1.

A chaque appel, le titulaire livre passage en tenant compte des prescriptions de l'article 221.

Ces appels sont inscrits dans les livrets E.S. 390 et E.S. 391 avec indication de l'heure et du motif de l'ouverture.

ART. 209. — Loge.

Le garde-barrière ne peut autoriser l'entrée dans la loge, d'agents du chemin de fer qui n'y viennent pas

pour raison de service, d'étrangers ou de membres de sa famille. Il ne peut converser avec quiconque, sauf pour des questions de service.

Le garde-barrière doit défendre l'accès de sa loge et de ses abords.

S'il n'est pas tenu compte de sa défense, il en fait mention au carnet des constatations E.S. 477 et il téléphone au poste de block.

Il est défendu au garde-barrière de s'enfermer à clef dans la loge. La loge n'est mise à sa disposition que pour l'abriter contre les intempéries et lui permettre d'échanger les communications téléphoniques et de faire les inscriptions aux carnets. Le garde-barrière est sur le qui-vive; il doit donc se tenir en principe, à l'extérieur, à proximité immédiate du treuil.

Il est strictement interdit de déposer dans la loge un meuble, banc ou fauteuil qui permettrait au préposé de s'y coucher. Il peut seulement s'asseoir. Une chaise ou un tabouret est prévu à cet effet, mais le garde-barrière en service reste sur le qui-vive.

Afin d'éviter que l'agent s'endorme, il est aussi défendu de chauffer trop fortement la loge ou de masquer ou supprimer l'éclairage nocturne.

ART. 210. — Maissonnette.

L'homme, garde-barrière, logé ou non logé à la maissonnette du poste, qui se tient pour son travail dans une loge voisine, ne peut, en aucune circonstance et sous aucun motif, entrer dans la maissonnette pendant ses heures de service.

Il en est de même pour la femme, garde-barrière, logée ou non logée, assurant une prestation journalière de 8 heures ou moins.

Quant à la femme, garde-barrière logée, effectuant une prestation journalière de plus de 8 heures à un passage à niveau où le travail est considéré comme intermittent, elle peut être autorisée à vaquer aux soins de son ménage dans l'intervalle des passages de trains, sans pour cela être dispensée d'aucune de ses obligations de service, mais elle ne peut s'absenter sous aucun prétexte pendant la durée de sa prestation.

ART. 211. — Sanctions.

Les fautes commises par le garde-barrière sont réprimées conformément aux dispositions du Statut et du Règlement disciplinaires (O.G. n° 99 de 1929).

L'attention du garde-barrière est spécialement attirée sur les prescriptions de l'article 57 du dit règlement d'où il résulte que les agents, dont la faute a compromis la sécurité du service, sont punis de la révocation.

Est considéré comme compromettant la sécurité du service, le garde-barrière, tant masculin que féminin, qui :

- s'absente de son poste sans s'être conformé aux prescriptions de l'article 253 du présent fascicule;
- laisse partiellement ou totalement ouverts pour le passage des trains les barrières ou les portillons dont il a la manœuvre dans ses attributions;
- pendant ses heures de prestation, s'endort ou ferme à clef les portes de la loge ou de la maisonnette où il séjourne;
- se fait remplacer sans autorisation (art. 206) ou sans raison impérieuse.

Le garde-barrière qui a commis une faute pouvant mettre en péril la sécurité du service est passible de la retenue de 1/5^e de jour de salaire. Il en est ainsi lorsque le garde-barrière :

- admet quiconque dans sa loge sans motif de service;
- arrive trop tard à son poste;
- n'observe pas les prescriptions de l'article 229, 3^e alinéa du présent fascicule, relatives à la manœuvre des P.N. gardés à distance;
- masque ou éteint l'éclairage de la loge pendant la nuit;
- converse avec des étrangers ou des agents du chemin de fer, sans nécessité de service.

Les sanctions prévues ci-dessus peuvent être mitigées ou aggravées en raison des circonstances, moyennant avis motivé.



CHAPITRE II.

DOCUMENTS ET OUTILLAGE DES GARDES-BARRIÈRES.

ART. 212. — Documents et imprimés.

Le garde-barrière doit posséder les documents et imprimés suivants :

a) A afficher :

1. Tableau-horaire des trains V/E.S. 481 (Annexe IX).
2. Tableau de service.
3. Tableau des heures d'allumage et d'extinction des lampes extérieures (Annexe I).
4. Une affiche (E.S. 456 ou E.S. 457, suivant le cas) apposée dans les cabines ou les loges d'où s'effectue la manœuvre à distance de barrières (Annexes II et III).

b) A placer dans la loge à un endroit approprié à leur usage :

1. Carnet pour garde-barrière E.S. 390 (Annexe IV).
2. Carnet E. 934.
3. Eventuellement E. 890bis.

c) A classer dans des farde à placer dans une armoire appropriée :

1^{re} farde : Registre des constatations E.S. 477, pour l'inscription des incidents et des dérangements aux installations.

2^e farde : Instruction locale du poste.

3^e farde : E.S. 453. Ces carnets sont réservés à l'ajusteur et à l'électromécanicien.

4^e farde :

1. Formulaires E.S. 392 (questionnaire en cas d'accident) (Annexe VI).

2. Formulaires pour bulletins d'irrégularités E.S. 393 (Annexe VII).

3. Registre des conférences professionnelles.
4. Tableau des agents reconnus aptes à exercer les fonctions de garde-barrière avec leur adresse personnelle.
5. Formulaire V/E.S. 480 (Annexe VIII).
6. Tableau de service des gardes-barrières des P.N. voisins, recevant ou transmettant les annonces des trains.

5^e farde :

1. R.G.S., Fascicule I, Titres ~~V~~ et II.
2. R.G.S., Fascicule VI, Titre II (aux P.N. chargés du contrôle de P.N. automatiques).
3. R.G.S., Fascicule VI, Titre III.
4. R.G.El., Fasc. I, Titre VI (pour les lignes électrifiées seulement).

6^e farde : Livret du matériel en service V. 466 ou I.C. 310.

L'instruction locale du poste et le tableau de service doivent être dressés, datés, signés et tenus à jour par l'inspecteur technique de l'arrondissement V pour les P.N. situés en pleine voie et par le chef de gare pour les P.N. situés en gare.

Le tableau-horaire des trains réguliers et facultatifs doit être dressé, daté, signé et tenu à jour par le contremaître de la Voie, ou par le chef de gare suivant qu'il s'agit de P.N. situés en pleine voie ou en gare. Ces attributions incombent au signaleur-instructeur pour les postes de signalisation de pleine voie desservant un passage à niveau. L'instruction locale, le tableau de service et le tableau-horaire des trains doivent être signés par tous les agents du poste.

A chaque nouvelle édition du livret du service des trains, les contremaîtres de la Voie informent sans délai l'inspecteur technique que le nécessaire est fait au point de vue affichage des horaires dans la loge des P.N. situés en pleine voie.

ART. 213. — Carnet pour garde-barrière E.S. 390 et carnet d'annonces à donner aux passages à niveau E.S. 391.

Les passages à niveau et les postes de signalisation situés en gare sont approvisionnés en carnets E.S. 390 et E.S. 391 par le chef de gare.

En ce qui concerne les passages à niveau et postes de signalisation de pleine voie, la délivrance des carnets E.S. 390 et E.S. 391 incombe respectivement au contremaître de la Voie et au signaleur-instructeur.

Les postes de garde-barrière doivent disposer, en tout temps, d'un carnet E.S. 390 de réserve.

Si un fonctionnaire doit saisir un carnet pour instruire une irrégularité ou un accident, il autorise l'utilisation d'un nouveau carnet en inscrivant sur celui-ci une brève mention justificative.

En ce qui concerne la tenue des carnets E.S. 390 et E.S. 391 les prescriptions ci-après sont de rigueur :

- 1) aucun agent ne peut passer une ligne, sauf pour y mentionner un dérangement ou pour y inscrire des annonces spéciales prévues par les instructions générales. De même, il est permis à tout chef immédiat d'annuler certaines lignes des carnets en y faisant une inscription et en la signant;
- 2) les chefs immédiats, ainsi que les chefs-signaleurs-instructeurs et signaleurs-instructeurs doivent, lors de leurs visites aux passages à niveau et aux postes de signalisation, contrôler la tenue des carnets E.S. 390 et E.S. 391 et apposer leur signature à la suite de la dernière inscription;
- 3) tout chef immédiat, avant la mise en service d'un carnet, doit vérifier la numérotation des pages et apposer sur la dernière page, le numéro d'identification ainsi que sa signature; il doit enregistrer la délivrance des carnets, ainsi que la restitution après usage et tient, à cet effet, un registre E.S. 479. Les carnets **utilisés** sont conservés au poste jusqu'à la fin du mois suivant la clôture des carnets. Passé ce délai, ils doivent être restitués au chef immédiat qui doit les garder comme archives pendant deux ans. Les signaleurs et les gardes-barrières doivent apporter tous leurs soins à la conservation de ces carnets;
- 4) il est défendu de changer la numérotation des pages et surtout d'enlever un feuillet;
- 5) il doit aussi être tenu annotation dans les carnets E.S. 390 et E.S. 391 des annonces auxiliaires, telles que celles à échanger en cas de service anormal et de dérangement aux appareils ainsi que de tout déplombage ou replombage d'un appareil de sécurité muni d'un plomb numéroté. Les inscriptions doivent être concises et se faire en une seule ligne;

- 6) pour éviter l'usage de la gomme, qui est **strictement interdit**, toutes les inscriptions doivent être faites au crayon d'aniline. En cas d'erreur d'inscription, celle-ci doit être annulée par l'annonce E et une autre annonce doit être échangée immédiatement;
- 7) les livrets doivent obligatoirement porter en première page de couverture la date de commencement; aux livrets remplis, la date d'achèvement est également indiquée.

ART. 214. — Outillage et matériel en service.

Le personnel garde-barrière de chaque P.N. doit disposer de l'outillage et du matériel en service suivant :

DENOMINATION	Pièces
Bloc d'arrêt (A, B ou C) suivant le profil des rails	2 (1)
Baquet en fonte à charbon	1
Brosse à balayer en pia-sava... ..	1
Burette en fer blanc à piston de 1/2 litre	1
Cadenas incrochetable en fer avec 2 clefs	1
Chaînes pour cadénassage des barrières, à prévoir en cas de besoin par le chef immédiat (à confectionner par hommes de métier du groupe) ...	— (2)
Clef à molette de 250 mm de longueur	1
Curette pour nettoyer les ornières des rails ...	1

- (1) Les blocs d'arrêt sont prévus dans les cas suivants :
- 1) aux P.N. situés sur des lignes en pente de plus de 10 mm par m;
 - 2) lorsque la pente de la ligne est supérieure à 5 mm par m et inférieure ou égale à 10 mm par m, des blocs d'arrêt sont prévus au premier passage à niveau situé au delà d'une gare ou d'un raccordement en pleine voie, dans le sens de la descente. Lorsque la pente est égale ou inférieure à 5 mm par m aucun bloc d'arrêt n'est à prévoir.

D'une façon générale, des blocs d'arrêt ne sont pas prévus aux P.N. situés en gare, à proximité d'un poste disposant de ces accessoires.

- (2) Nombre à déterminer dans chaque cas.

DENOMINATION	Pièces
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, jaune... ..	1
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, rouge... ..	4
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, vert	1
Etui à pétard en fer blanc à 10 cases sans bandouillère	1
Lanterne à 4 couleurs... ..	4
Lampe pour dito	4
Levier en fer de 1 m de long et 28 mm de diamètre	1
Bout de tringle creuse pour fixation du drapeau de signal dans la voie (pour couverture d'un obstacle)	2
Marteau à main en acier de 800 gr. avec manche	1
Pelle à feu ordinaire	1
Pelle-escoupe	1
Pétards... ..	10
Pioche double	1
Tige porte-lanterne	2
Poêle n° 3	1 (1)
Seau en tôle de fer galvanisé	1

- Le personnel garde-barrière de chaque P.N. doit disposer de :
- par agent titulaire de poste : 1 cornet d'appel en zinc plus 1 embouchure de réserve;
 - par poste : 1 cornet d'appel en zinc de réserve plus 1 embouchure par remplaçant.
- Il doit en outre se munir de :
- une boîte d'allumettes en bon état;
 - une montre, ou une horloge ou un réveille-matin bien réglé.

(1) Lors de la construction de nouvelles loges ou en cas de remplacement du poêle n° 3, on doit prévoir un poêle n° 4.

Si les gardes-barrières gardent à distance un P.N., il faut en outre l'outillage supplémentaire suivant :

DENOMINATION	Pièces
Cadenas incrochetable en fer avec 2 clefs	2
Chaînes pour fermeture des barrières... ..	2
Cordes en chanvre (suivant largeur P.N.) à utiliser en cas de dérangement empêchant de fermer les barrières	2
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, jaune... ..	1
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, rouge	2
Drapeau de signalisation en coton à hampe longue, vert	1
Ecrитеau « Circulation interrompue »... ..	2
Tige porte-lanterne... ..	2

CHAPITRE III.

ANNONCE DES TRAINS.

A. — PASSAGES A NIVEAU AVEC BARRIERES NORMALEMENT OUVERTES.

Art. 215. — Tous les trains, draisines et lorries doivent être annoncés par téléphone. Les exceptions à cette règle doivent être autorisées par la Direction E.S., 72-3, et dans ce cas, les annonces téléphoniques avec inscriptions aux carnets, sont remplacées par d'autres mesures de sécurité.

L'agent chargé de l'annonce des trains qui est, soit un chef de gare, soit un signaleur, soit parfois un garde-barrière d'un poste voisin, appelle à l'appareil téléphonique le préposé au gardiennage du P.N.

Cet appel se fait à un moment bien déterminé et clairement stipulé dans l'instruction locale du poste.

ART. 216. — Carnets d'inscription des annonces.

Le cas le plus général est celui de l'annonce faite par un poste de signalisation.

Les annonces émises s'inscrivent dans un carnet « E.S. 391 » à feuillets roses dont les lignes sont numérotées au préalable.

La numérotation est discontinue, paire et impaire (Annexe V).

Si l'annonce des trains doit être faite à plusieurs passages à niveau, le signaleur utilise un carnet E.S. 391 distinct par passage à niveau.

Les annonces reçues au passage à niveau s'inscrivent dans un carnet « E.S. 390 » à feuillets jaunes, dont les lignes sont numérotées au préalable.

La numérotation est discontinue, paire et impaire (Annexe IV).

Au cas où des annonces sont retransmises par un chef de gare ou un garde-barrière, il est fait usage à ce poste d'un seul carnet E.S. 390 à feuillets jaunes, qui sert à la fois à l'inscription des annonces reçues et retransmises.

Les pages des carnets E.S. 390 et E.S. 391 sont numérotées.

ART. 217. — Usage des carnets.

Soit à annoncer par le block 18, au P.N. 25, le train 54, à 14 h. 34.

1^{er} cas : le poste annonceur est un poste de signalisation.

Le carnet utilisé par le poste annonceur est le E.S. 391 à feuillets roses.

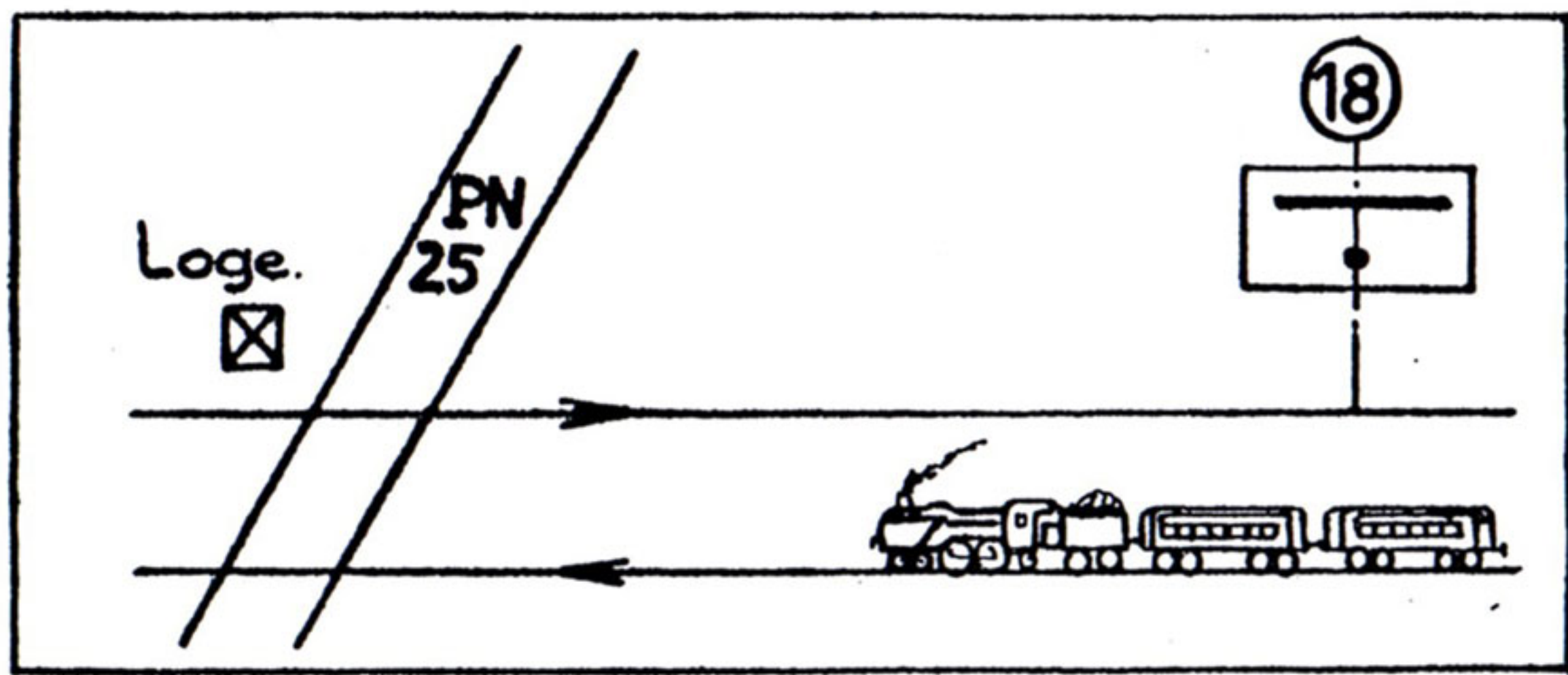


Fig. 2.

Au moment de faire l'annonce au garde-barrière du P.N. 25, le signaleur inscrit, dans la deuxième colonne de son carnet, le numéro de la première.

Soit 17 ce numéro.

Le block 18 téléphone au P.N. 25 :

17 - 54.

Le garde-barrière du P.N. 25 répond en répétant le numéro du train qui vient de lui être annoncé et en donnant le numéro de la première colonne de la ligne sur laquelle il inscrit l'annonce. Les deux agents inscrivent dans la colonne « Heure d'annonce » l'heure à laquelle la communication a été faite.

Le garde-barrière vérifie si l'heure donnée correspond à celle qu'indique sa montre. Si l'écart dépasse 1 minute, il s'en réfère au signaleur et règle éventuellement sa montre ou l'horloge de la loge. Immédiatement après le passage du train, le garde-barrière inscrit l'heure réelle de passage du train dans la dernière colonne de son carnet.

Les inscriptions dans les carnets des deux postes se présentent donc comme suit :

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur) E.S. 391.

E.S. 391.

P.N. 25

13

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
17	17	54	30	14,34
42	42	7522 C.C.V.	44	15,11

N.B. — Le numéro du train doit être suivi de la mention C.C.V. lorsqu'il s'agit d'un train circulant à contre-voie.

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière) E.S. 390.

E.S. 390.

24

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
30	17	54	30	14,34	14,40
44	42	7522 C.C.V.	44	15,11	15,20

N.B. — Le numéro du train doit être suivi de la mention C.C.V. lorsqu'il s'agit d'un train circulant à contre-voie.

ART. 218. — 2^e cas : le poste annonceur est un poste de garde-barrière.

Le carnet déposé au poste annonceur est du même modèle que celui déposé au P.N. 25 (E.S. 390) et sert à la fois à l'inscription des annonces reçues et transmises.

ART. 219. — Annonces impératives des trains à certains P.N. gardés.

Pour améliorer la sécurité à certains passages à niveau gardés, les IPES peuvent prescrire les mesures complémentaires ci-après moyennant l'accord de la Direction E.S.

a) P.N. en gare non couverts par des signaux et gardés par des agents E.

Certains P.N. gardés, non couverts par des signaux, sont desservis par un agent E qui, tout en assurant la desserte des barrières, conserve les attributions dévolues à son emploi normal.

Les instructions locales de ces P.N. et celles des postes de block chargés de leur annoncer les trains doivent prescrire les mesures suivantes :

— 1) le poste de block annonceur est le poste d'amont de la section de block dans laquelle se trouve le P.N.

En principe, le signal de block ne peut être ouvert que si le garde-barrière a effectivement reçu l'annonce du train attendu.

Si le garde-barrière ne répond pas, il est prescrit au machiniste de réduire la vitesse du train à 5 km/h et de siffler à l'approche du P.N. intéressé. Le signal de block n'est ouvert qu'après délivrance de l'ordre E.S. 379 (Annexe X).

— 2) Le poste de block annonceur est le poste d'aval de la section de block dans laquelle se trouve le P.N.

Le poste de block ne peut accorder le déblocage (annonce B) au poste de block d'amont qu'après avoir échangé avec le P.N. les annonces prescrites par l'article 217 ci-dessus.

De ce fait, les annonces de block sont échangées comme suit : A — Az; B — Bz.

Si le garde-barrière ne répond pas, le poste de block d'aval accorde le déblocage au poste de block d'amont sous réserve que celui-ci remette un ordre de réduction de vitesse à 5 km/h à l'approche du P.N. (E.S. 379), au machiniste du train attendu (cas exceptionnel résultant d'une interruption des communications téléphoniques ou de l'absence du garde-barrière).

Ces annonces sont inscrites comme suit :

CARNET DU POSTE D'AVAL.

N° d'ordre	N° de l'annonce	Annonce	Train	Réponse	N° de la réponse	Heure
10	44	A	7215	Az	10	13,15
12	12	E.S. 379 pour P.N. 28			46	13,20
14	14	B	7215	Bz	48	13,20

CARNET DU POSTE D'AMONT.

N° d'ordre	N° de l'annonce	Annonce	Train	Réponse	N° de la réponse	Heure
44	44	A	7215	Az	10	13,15
46	12	E.S. 379 pour P.N. 28			46	13,20
48	14	B	7215	Bz	48	13,20

Dès que l'agent E reçoit l'annonce d'un train, il ferme les barrières, s'il ne peut se tenir sur le qui-vive à portée de son treuil et être en mesure d'obtenir le dégagement de la voie ferrée pour fermer les barrières en temps utile.

Il pourra ultérieurement livrer passage à un véhicule, pour autant qu'il ait la certitude que le P.N. sera dégagé à temps. (Le moment de la fermeture définitive des barrières à l'approche du train est précisé à l'instruction locale, par l'indication du nombre de minutes avant l'heure normale de passage du train indiquée au tableau-horaire).

Eventuellement, une seconde sonnerie extérieure est installée pour que l'agent E de service puisse être averti, même lorsqu'il se trouve en dehors du B.R.

b) P.N. de pleine voie non couverts par des signaux et situés sur des grand-routes de l'Etat où le trafic routier est particulièrement intense.

L'ouverture des signaux du block d'amont est subordonnée à la réception du numéro de la réponse faite par le garde-barrière à l'annonce du train, ou à la délivrance d'un ordre de réduction de vitesse à 5 km/h à l'approche du P.N. (E.S. 379) si le garde-barrière ne répond pas [même procédure que celle exposée au littéra a)].

Il est entendu que le garde-barrière doit toujours être sur le qui-vive et utiliser ses facultés de la vue et de l'ouïe pour se rendre compte de l'arrivée d'un train qui pourrait ne pas avoir été annoncé.

c) P.N. non couverts par des signaux, où la visibilité des trains pour le garde-barrière est défavorable et situés sur les lignes dispatchisées où les trains sont souvent et fortement désheurés.

Même procédure qu'au littéra b).

B. — PASSAGES A NIVEAU AVEC BARRIERES
NORMALEMENT FERMEES.

ART. 220. — La circulation routière est relativement importante et le passe-piétons doit être fermé au moment du passage du train.

Dans ce cas le mode d'annonce est le même que celui du cas de barrières normalement ouvertes (voir art. 215).

ART. 221. — La circulation routière est peu importante : le passe-piétons est normalement fermé ou bien reste ouvert en permanence même au passage des trains (passe-piétons non gardés) (fig. 3).

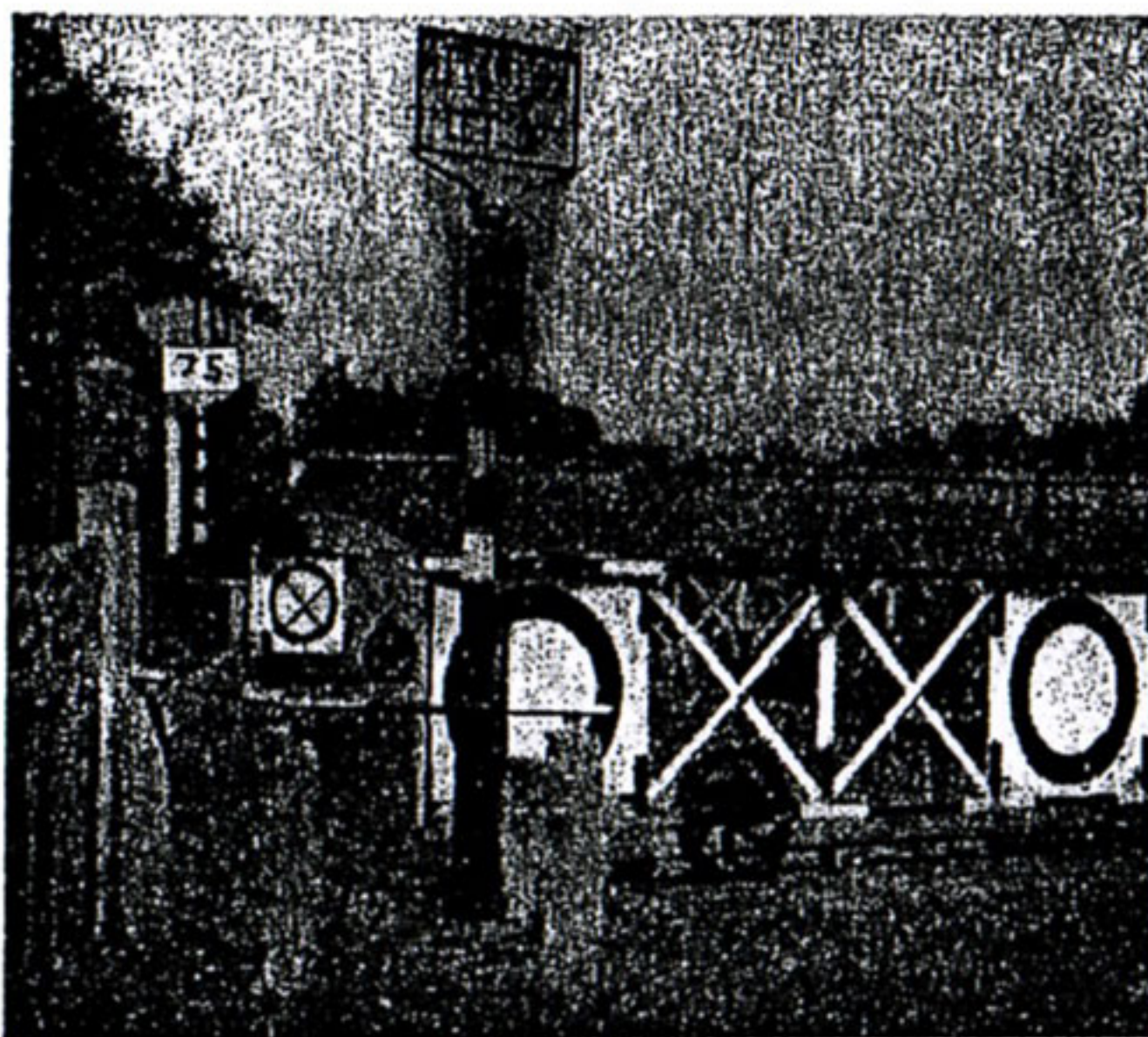


Fig. 3.

Dans ce cas, les trains ne sont pas annoncés au garde-barrière. C'est celui-ci qui, lorsqu'il doit ouvrir les barrières, en demande l'autorisation au poste voisin, en donnant le numéro de la ligne sur laquelle il va inscrire la communication et en posant la question :

« Puis-je ouvrir les barrières pour ? »
(indiquer la durée).

Il inscrit la réponse dans son carnet, de même que le numéro et l'heure qui lui sont téléphonés par le signaleur. Si l'autorisation d'ouvrir les barrières est donnée, les deux

agents inscrivent « oui » et indiquent la durée dans la colonne « trains ». Dans le cas contraire, ils inscrivent « non » dans la dite colonne.

Les inscriptions dans les carnets se font de la manière suivante :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

10

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
33	33 (durée)	oui (durée)	72	19,23	

Remarque : La dernière colonne « Heure de passage » ne doit pas être remplie.

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

16

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
72	33 (durée)	oui (durée)	72	19,23

Si un train est engagé dans la section ou est sur le point d'entrer dans la section au moment où le préposé au gardiennage du P.N. demande l'ouverture, le signaleur intéressé répond « non » et donne en même temps le numéro et la direction du train.

Après le passage du train au passage à niveau, le préposé au gardiennage interpelle le signaleur et lui fait la communication « train n° passé »; aussitôt après, il renouvelle sa demande d'ouverture et si aucun autre

train n'a été engagé dans la section, le signaleur intéressé donne l'autorisation d'ouverture.

Les inscriptions se font sous la forme suivante :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390

28

No	No de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
20	20	non 1214	36	23.12	
94	94	1214 passé	57	23.18	
8	8 ... (durée)	oui ... (durée)	4	23.18	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391

P.N. 25

42

No	No de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
36	20	non 1214	36	23.12
57	94	1214 passé	57	23.18
4	8 ... (durée)	oui ... (durée)	4	23.18

L'instruction locale doit fixer le moment à partir duquel le signaleur ne peut plus donner l'autorisation d'ouvrir.

Après dégagement de la traversée et fermeture des barrières, le garde-barrière échange avec le signaleur la communication suivante à inscrire aux carnets E.S. 390 et E.S. 391 sous la forme ci-après :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390

28

No	No de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
33	33	Barrières fermées	72	23.24	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391

P.N. 25

42

No	No de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
72	33	Barrières fermées	72	23.24

Ce n'est qu'après avoir échangé cette annonce que le signaleur peut permettre le départ d'un train vers le P.N. ou donner le déblocage (annonce B) pour un train circulant dans l'autre sens.

ART. 222. — Lorsque le passe-piétons reste normalement fermé, son ouverture n'est pas subordonnée à une demande d'autorisation, si la visibilité sur les voies est suffisamment étendue. L'instruction locale doit faire mention de cette particularité.

C. — PASSAGES A NIVEAU GARDES PROVISOIREMENT.

ART. 223. — Les trains sont annoncés par téléphone, par coups de sonnerie ou de cornet, suivant un code stipulé dans l'instruction locale.

Ce gardiennage provisoire peut devoir être instauré, soit à un P.N. normalement gardé à distance et dont le fonctionnement des barrières est devenu impossible par suite d'avarie, soit à un P.N. normalement non gardé, par où la circulation est provisoirement détournée, soit enfin à un P.N. muni de signaux automatiques dont l'installation est dérangée.

D. — ANNONCE « ERREUR ».

ART. 224. — Il n'est jamais permis d'effacer ou de raturer les inscriptions du carnet.

Lorsqu'une annonce doit être modifiée ou supprimée, on doit échanger une annonce « Erreur », qui s'inscrit aux carnets comme tout autre annonce.

Cette annonce est inscrite par la lettre E, dans la colonne « train » des deux carnets.

On fait alors l'inscription correcte qui doit remplacer celle annulée par l'annonce « Erreur ».

Novembre 1961.

CHAPITRE IV.

FERMETURE ET OUVERTURE DES BARRIERES ET DES PASSE-PIETONS.

ART. 225. — Moment de la fermeture.

Sauf dérogations prévues à l'instruction locale du poste, le garde-barrière doit toujours être sur le qui-vive et utiliser ses facultés de la vue et de l'ouïe pour se rendre compte de l'arrivée des trains.

Le garde-barrière doit fermer les barrières un certain nombre de minutes avant l'heure normale de passage du train, que ce train ait été annoncé ou non.

Ce nombre de minutes, qui doit figurer à l'instruction locale, doit être aussi réduit que possible, mais toutefois suffisant pour obtenir le dégagement du P.N. et fermer les barrières dans des conditions normales en fonction de la visibilité des trains pour le garde-barrière et de la densité du trafic routier.

Le passe-piétons est fermé en principe, peu après, à un instant également à indiquer dans l'instruction locale.

Si une garde-barrière est autorisée à vaquer à ses occupations de ménage dans l'intervalle du passage des trains, cette autorisation cesse 15 minutes avant l'heure normale de passage des trains indiquée au tableau-horaire.

Pendant ces 15 minutes, l'agent peut, conformément à l'article 1 de l'A.R. du 29 août 1926 (annexe 10 à l'O.G. 13 de 1929), continuer à disposer librement à son poste du temps d'interruption, sauf à répondre aux appels éventuels.

Dans le cas où les barrières sont enclenchées avec signaux couvrant le P.N., l'instruction locale du poste doit indiquer le moment de fermeture des barrières (moment de l'ouverture des signaux couvrant le P.N.).

Dans les cas spéciaux où un signal de block, situé à l'extrémité d'un quai à voyageurs et protégeant un P.N., ne se trouve pas à 50 m au moins de celui-ci, l'instruction locale du poste doit prévoir que les barrières doivent être fermées avant l'arrivée du train en gare; si le train doit stationner, les barrières peuvent éventuellement être rouvertes après arrêt du train si le stationnement est de quelque durée.

ART. 226. — Trains en retard.

Si le garde-barrière ne reçoit pas, en temps opportun, l'annonce d'un train attendu, il interpelle l'agent du poste annonceur (signaleur ou garde-barrière) dès la fermeture des barrières comme il est indiqué à l'article précédent, à l'effet de s'assurer de la position du train et d'estimer son heure de passage au P.N. La communication est inscrite aux carnets E.S. 390 et E.S. 391 de la façon suivante :

CARNET DU P.N.

E.S. 390. **P.N. 25.** **14**

N°	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
94	94	1214 est-il en retard ?	36	14,23	—
59	30	1214 20 minutes de retard	59	14,24	—

CARNET DU POSTE ANNONCEUR.

E.S. 391. **P.N. 25.** **17**

N°	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
36	94	1214 est-il en retard ?	36	14,23
30	30	1214 20 minutes de retard	59	14,24

Lorsque l'annonce n'a pas été transmise parce que le train est en retard, le garde-barrière peut rouvrir les barrières pour livrer passage aux véhicules, mais il les referme aussitôt après dégagement du P.N.

Il maintient les barrières fermées un certain nombre de minutes (à fixer à l'instruction locale) avant l'heure de passage rectifiée du train.

Toutefois, les barrières sont maintenues ouvertes jusqu'au moment de l'annonce du train, qui doit être impérative (voir art. 219) pour les trains en retard, lorsque le P.N. se trouve sur une route à circulation routière intense; l'instruction locale doit prévoir la dérogation.

Lorsque l'application de cette prescription donne lieu à des rétentions de longue durée de la circulation routière (P.N. situés dans de longues sections, parcourues par des trains lents de marchandises), l'instruction locale peut prévoir la fermeture des barrières un certain nombre de minutes après l'annonce impérative de ce train en retard.

Enfin, les barrières ne sont pas fermées avant l'annonce du train quel que soit le retard, lorsqu'elles sont enclenchées avec les signaux (pour autant que le dispositif d'enclenchement soit intact) ou lorsque le P.N. est soumis au régime des annonces impératives (voir art. 219).

ART. 227. — Tableau des heures de passage des trains réguliers et facultatifs.

L'heure normale de passage des trains réguliers et facultatifs doit figurer à un tableau affiché dans la loge du garde-barrière et visé par tous les agents desservant le poste.

Les chefs de gare pour les postes en gare, les contre-mâîtres de la Voie pour les postes en pleine voie, les signaleurs-instructeurs pour les postes de signalisation de pleine voie desservant un P.N. veillent à ce que ce tableau soit tenu à jour.

Les heures indiquées à ce tableau sont théoriques; les gardes-barrières doivent se rendre compte par eux-mêmes des heures réelles de passage normal des différents trains pour déterminer à partir de quel moment la circulation sur la voie transversale ne peut plus avoir lieu en toute sécurité.

A. — ETABLISSEMENT ET MISE A JOUR DU TABLEAU-HORAIRE DES TRAINS REGULIERS ET FACULTATIFS DANS LES LOGES DE GARDE-BARRIERE ET LES POSTES DE SIGNALISATION DE PLEINE VOIE.

La documentation nécessaire pour dresser le tableau-horaire à afficher dans les loges de garde-barrière et dans les postes de signalisation de pleine voie, est puisée dans le livret du service des trains.

Chaque contremaître de la Voie et chaque signaleur-instructeur intéressé doit recevoir du groupe V ou E.S. les pages du livret du service des trains comportant les horaires sur les lignes surveillées par ces agents.

Pour les tableaux-horaires à afficher dans les postes envisagés, les contremaîtres de la Voie et les signaleurs-instructeurs doivent faire usage de l'imprimé V/E.S. 481 (Annexe IX).

Toute modification intervenant dans la circulation normale des trains doit être portée à la connaissance du contremaître de la Voie et du signaleur-instructeur par IPX ou la Direction E par avis, bulletin ou télégramme.

Lorsqu'une modification à l'horaire des trains s'impose après la mise en vigueur du V/E.S. 481, le contremaître de la Voie ou le signaleur-instructeur remplit un formulaire V/E.S. 480 (Annexe VIII).

Dans la colonne « Modifications », il indique la nature de la modification intervenue, par exemple : nouveau train, train supprimé, train retardé (ou avancé) de ... minutes, etc. Les modifications sont repérées par un numéro d'ordre qui est reporté dans la colonne « Numéro d'ordre » du V/E.S. 481 entre la ligne où est inscrit le train qui précède celui qui est affecté par la modification et celle se rapportant au train qui suit immédiatement. La colonne « Numéro d'ordre » du V/E.S. 481 ne peut être utilisée qu'à cette fin.

Lorsqu'un train a un arrêt prévu au poste de signalisation ou au P.N., les heures d'arrivée et de départ doivent être inscrites sous forme de fraction dans la colonne « Pas-

sage », par exemple : $\frac{12,05}{12,06}$, aussi bien sur le V/E.S. 481

que sur le V/E.S. 480.

Si d'autres modifications doivent entrer en vigueur ultérieurement, un nouveau V/E.S. 480, reprenant toutes les modifications antérieures, doit être rempli; il annule le précédent.

Un seul V/E.S. 480 est utilisé : au besoin, si le nombre de modifications est trop élevé, on assemble deux ou plusieurs formulaires de telle façon qu'ils n'en forment plus qu'un (1 seul en-tête et 1 seule signature).

Les modifications de minime importance à l'heure de passage des trains peuvent être portées directement sur le V/E.S. 481; les nouvelles heures de passage sont inscrites dans une des trois dernières colonnes reprises sous la rubrique « Passage ».

Cette façon de faire n'est pas admise lorsque la modification a pour conséquence de modifier l'ordre de passage des trains.

Toutefois, les modifications au service des trains, annoncées par télégramme circulaire et qui prennent cours endéans les 48 heures à partir de la réception du dit télégramme, doivent être portées à la connaissance des gardes-barrières et des postes de signalisation de pleine voie par le chef de la gare la plus rapprochée, comme cela se fait pour la mise en marche des trains facultatifs et extraordinaires.

Il résulte de ce qui précède que le garde-barrière ou le signaleur ne devra plus consulter que deux documents horaires (V/E.S. 481 et V/E.S. 480) pour connaître l'heure de passage du prochain train. Sa tâche est encore facilitée par les numéros d'ordre inscrits au V/E.S. 481.

B. — ETABLISSEMENT ET MISE A JOUR DU TABLEAU-HORAIRE DES P.N. SITUES EN GARE.

L'établissement et la mise à jour des tableaux-horaires des P.N. situés en gare incombent au chef de gare qui remet aux gardes-barrières un exemplaire du tableau dressé pour les autres services de la gare.

ART. 228. — Connaissance de l'heure.

Excepté aux postes où se trouve une horloge de service, les gardes-barrières doivent se procurer une montre ou un réveille-matin bien réglés.

Lorsque cette horloge, cette montre ou ce réveille-matin s'est arrêté par suite d'avarie, et que son remplacement ne peut être effectué sur-le-champ, le garde-bar-

rière prévient immédiatement le signaleur et, à partir de ce moment, le P. N. est soumis au régime des annonces impératives (voir art. 219).

Les communications suivantes sont échangées et inscrites aux carnets :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

18

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
33	33	Horloge avariée Régime spécial : annonces impératives	72	11,25	—

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

30

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
72	33	Horloge avariée Régime spécial : annonces impératives	72	11,25

Lorsque le garde-barrière dispose à nouveau d'une montre ou horloge, réglée à l'heure, il en informe le signaleur et le régime spécial prend fin. Les communications suivantes sont échangées et inscrites aux carnets :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

18

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
63	63	Horloge en ordre Régime spécial terminé	57	14,32	—

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

30

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
57	63	Horloge en ordre Régime spécial terminé	57	14,32

ART. 229. — Fermeture des barrières.

Les barrières doivent fermer complètement le passage, y compris celui pour piétons, à l'approche d'un train, d'une locomotive, d'un autorail, d'une automotrice, d'une draine ou d'un wagonnet.

Avant de fermer les barrières, le garde-barrière s'assure qu'aucun attelage ni véhicule n'est engagé dans l'espace compris entre les barrières.

Pour les passages à niveau gardés à distance dont les barrières sont normalement ouvertes, la sonnerie d'annonce doit être au préalable actionnée trois fois convenablement. A ceux munis de barrières basculantes métalliques, la sonnerie est remplacée par une cloche d'annonce insérée dans le câble de manœuvre. Dans ce cas, l'agent doit, lors de l'ouverture, tourner le treuil jusqu'à fond de course, pour être sûr que, lors de la fermeture, les cloches sonneront pendant un temps suffisant avant que les barrières se mettent en mouvement. Les barrières basculantes doivent être descendues lentement.

Lorsqu'il existe des feux rouges d'annonce de fermeture des barrières, leur allumage entraîne pour les usagers de la route l'interdiction de franchir le P.N. Ils doivent être allumés quelques secondes (4 à 6 pour les P.N. gardés sur place, 12 à 15 pour les P.N. gardés à distance) avant le début du mouvement de fermeture (1). Si les feux rouges n'existent pas, le franchissement du P.N. est interdit lorsque les barrières sont en voie de fermeture ou d'ouverture (2). Il s'avère donc nécessaire que, dans les 2 cas, la fermeture des barrières soit poursuivie sans interruption afin d'éviter qu'un automobiliste ne puisse prétendre que, par un arrêt dans la manœuvre des barrières, le garde-barrière l'ait invité tacitement à franchir le P.N. bien que les feux rouges soient allumés ou que le mouvement de fermeture soit commencé.

Aux barrières roulantes où le passage pour piétons est incorporé dans la voie carrossable par enlèvement du poteau-guide, on peut agir, lors de la fermeture, comme si ce passage existait sur une largeur d'un mètre.

Lorsque les barrières roulantes doivent être manœuvrées alors qu'elles ne sont pas reliées à un treuil, le garde-barrière les manœuvre en les poussant devant lui et non en les tirant à reculons.

(1) Ces feux rouges sont prévus par l'A.R. du 26 mars 1936 complété par l'A.R. du 23 mars 1939. Leur dépassement est sanctionné par l'article 5, 2^o du code de la route : « Les usagers de la route doivent se conformer aux indications des signaux mis en usage par l'autorité ».

(2) Article 2 de l'A.R. du 25 août 1937, complété par l'A.R. du 21 janvier 1939.

ART. 230. — Passage du train.

Après avoir fermé complètement ses barrières, passage pour piétons y compris, le garde-barrière doit se tenir debout, à l'extérieur de sa loge, le plus près possible du treuil de manœuvre et à 1,50 mètre au moins de la voie, porteur du cornet et des drapeaux non déroulés (fig. 4).

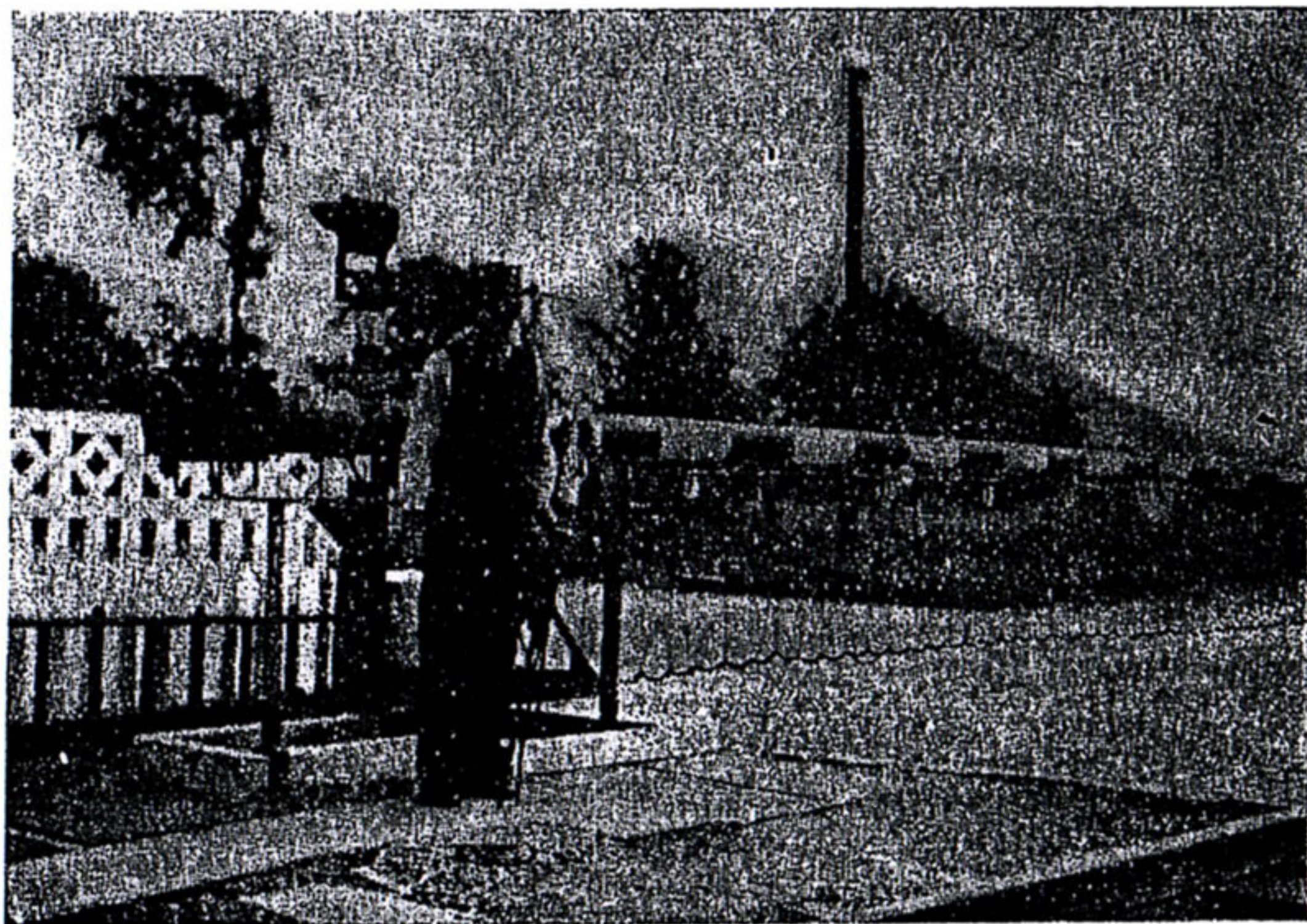


Fig. 4.

Le garde-barrière doit tenir allumée, une lanterne à 4 couleurs, pendant toute la durée du service au passage à niveau entre le coucher et le lever du soleil. Il doit établir un roulement pour l'utilisation régulière de toutes les lanternes dont il dispose de façon à en vérifier périodiquement le bon état de fonctionnement.

Le garde-barrière signale l'arrivée des trains, locomotives, autorails, draisines et wagonnets au moyen de deux coups de cornet allongés si l'instruction locale de son poste le lui prescrit.

Il doit observer chaque train pour s'assurer :

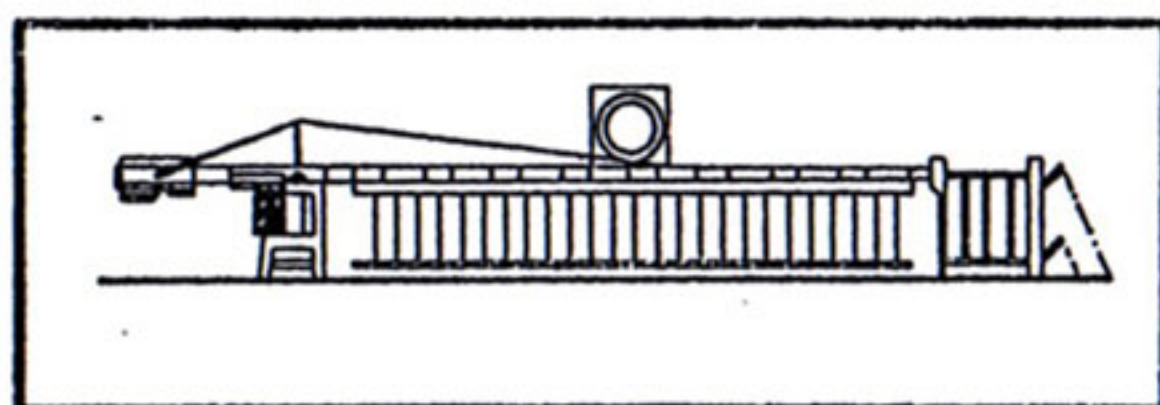
a) qu'il ne présente rien d'anormal; wagons déraillés, boîtes chauffantes, portières ouvertes, incendie, chargement dérangé, etc.;

b) que les signaux réglementaires sont bien présents sur le train et que, par conséquent, ce dernier est bien complet.

Toute anomalie est signalée au chef de gare ou au contremaître de la Voie, comme il est prescrit à l'article 240.

ART. 231. — Ouverture des barrières.

Le garde-barrière ne commence l'ouverture des barrières qu'après avoir fait ces dernières constatations. Les barrières ouvertes doivent dégager complètement la chaussée (passe-piétons compris).



CHAPITRE V.

MESURES A PRENDRE EN CAS DE BROUILLARD.

ART. 232. — En cas de brouillard, le garde-barrière prend les mesures suivantes :

1^o allumer ses lampes et préparer ses signaux comme en régime de nuit;

2^o maintenir ses barrières fermées normalement, ainsi que les passe-piétons, si ceux-ci sont fermés pour le passage des trains. Pendant toute la durée du brouillard, les barrières sont donc soumises au régime des barrières normalement fermées (art. 220);

3^o ce régime est commencé et terminé après accord par téléphone avec inscription aux carnets E.S. 390 et E.S. 391 des deux postes (poste annonceur et poste de garde-barrière). Ces inscriptions se font comme suit :

« P.N. n^o 25 Brouillard » avec heure et numéro;

« P.N. n^o 25 Fin de brouillard » avec heure et numéro;

4^o la garde-barrière autorisée normalement à vaquer aux occupations du ménage ne jouit plus de cette faculté. Elle se tient en permanence au treuil de manœuvre, barrières normalement fermées.

Les prescriptions reprises sub 2^o, 3^o et 4^o ci-dessus ne sont pas applicables aux barrières des P.N. couverts par des signaux (enclenchées ou non) étant entendu qu'en temps de brouillard, la fermeture des barrières doit précéder l'ouverture des signaux.

ART. 233. — Lorsque, par suite de l'intensité de la circulation routière, l'application des prescriptions ci-dessus donne lieu à des entraves inadmissibles du trafic routier,

la dérogation suivante est prévue aux instructions locales du P.N. et du poste annonceur :

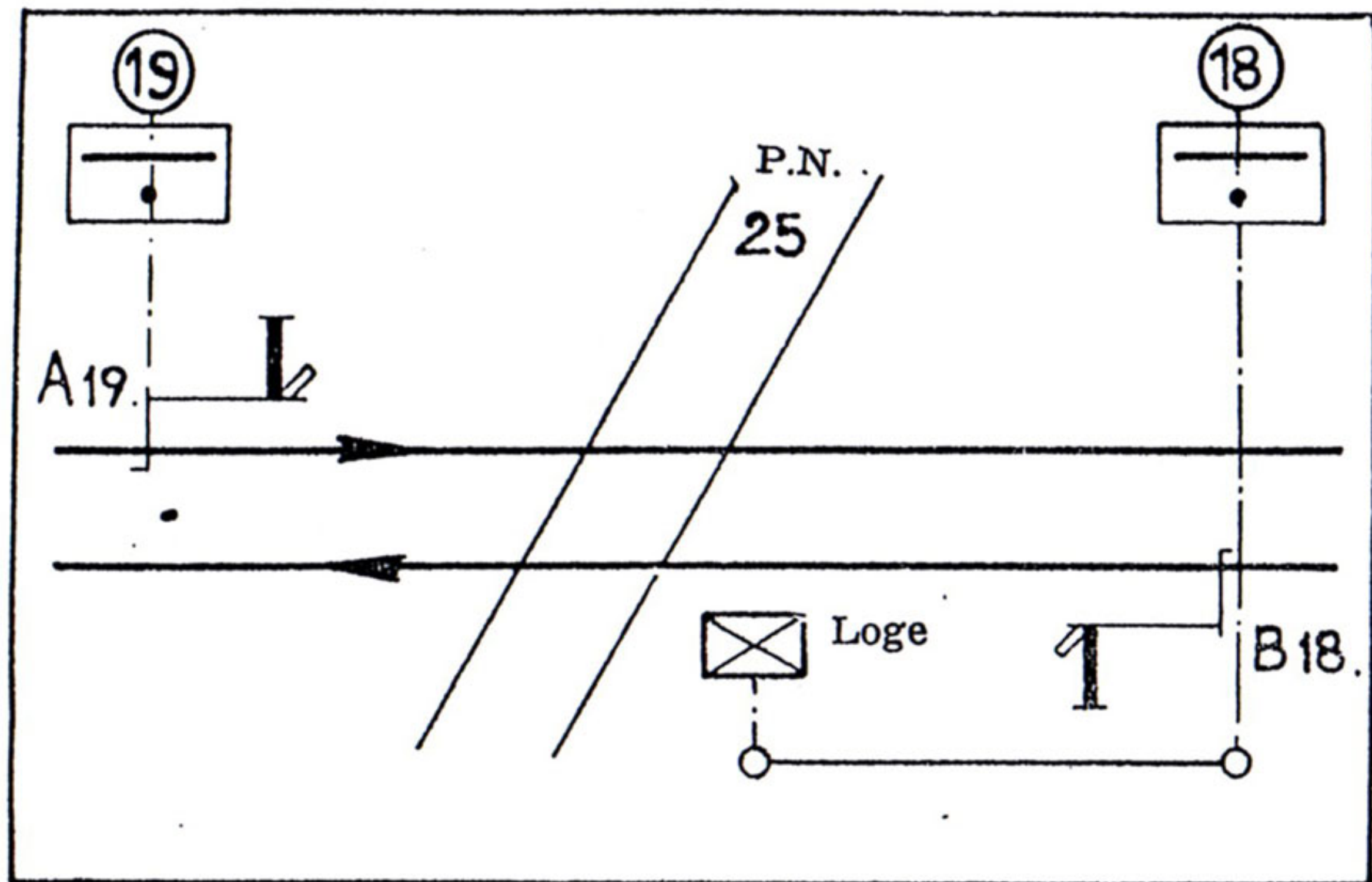


Fig. 5.

1) a) Le poste de block situé à l'amont du P.N. pour le train attendu ne peut ouvrir le signal de block qu'après réception de l'annonce du train par le garde-barrière.

b) Pour l'autre sens de marche, il est procédé comme suit pour un train circulant dans le sens block 19 - block 18 (voir figure ci-dessus) :

- à la demande de déblocage A du block 19, le block 18 répondra Az;
- dès qu'il a reçu l'accusé de réception du P.N. 25 à l'annonce du train, le block 18 donne l'annonce B au block 19.

2) Le garde-barrière ferme les barrières dès réception de l'annonce. Toutefois, lorsque le P.N. est situé dans une longue section, parcourue par des trains lents de marchandises, l'instruction locale peut prévoir la fermeture des barrières un certain nombre de minutes après l'annonce impérative des trains.

3) Ces mesures spéciales prennent cours après accord par téléphone et inscription aux carnets E.S. 390 et E.S. 391 sous la forme suivante :

- « P.N. n° 25 Brouillard » heure et numéro;
- « P.N. n° 25 Fin de brouillard » heure et numéro.

4) Si le P.N. ne reçoit pas l'annonce du train (interruption des relations téléphoniques), le poste de block d'amont maintient son signal de block fermé, jusqu'au moment où un ordre E.S. 379 est remis au machiniste.

CHAPITRE VI.

MESURES SPECIALES RELATIVES AUX TRAINS FACULTATIFS ET EXTRAORDINAIRES, AUX TRAINS CIRCULANT AVANT L'HEURE, AUX TRAINS DE LA ROUTE, AUX DRAISINES, AUX WAGONNETS ET AUX TRAINS SUPPRIMES.

ART. 234. — Trains facultatifs et extraordinaires. — Trains circulant avant l'heure.

La mise en marche des trains facultatifs et extraordinaires, de même que la circulation avant l'heure de trains, doit faire l'objet d'un **avis préalable**, écrit ou téléphonique, à tous les postes de garde-barrière de la ligne sur laquelle ces trains circulent et inscrit dans un carnet E. 934.

Cet **avis de mise en marche** est indépendant de l'annonce téléphonique des trains (art. 215 à 222).

Il indique, pour les trains extraordinaires, l'heure normale de passage au poste de garde-barrière considéré.

Le garde-barrière accuse réception de l'avis en donnant au poste annonceur le numéro de la première colonne de la ligne de son carnet E.S. 390 sur laquelle il inscrit l'annonce. Ce numéro est inscrit également dans le carnet E 934. La ligne du carnet E.S. 390 est à compléter par l'inscription : E. 934 heure.

Lorsqu'un poste de garde-barrière doit retransmettre cet avis à un autre poste, il utilise un agenda de retransmission E. 890bis au lieu du carnet E. 934.

La communication est transmise aux postes de garde-barrière conformément aux indications de la consigne établie par le chef de groupe dont il est question au fascicule 123.001, Titre II, § 1 du R.G.E.

Lorsqu'un poste de garde-barrière retransmet les annonces à un autre poste de garde-barrière, les accusés de réception sont transmis **successivement** de l'aval vers l'amont jusqu'au premier poste de block situé à l'amont.

Un poste de garde-barrière ne peut transmettre vers l'amont son accusé de réception si lui-même ne l'a pas reçu du poste situé immédiatement à l'aval.

Ces diverses communications sont réglées par la voie des **instructions locales**,

ART. 235. — Trains de la route circulant sur les voies normales ou sur une voie temporairement hors service.

Il y a lieu de considérer ces trains comme trains facultatifs et extraordinaires. Par conséquent, les prescriptions de l'article 234 ci-dessus sont d'application, mais au lieu d'indiquer l'heure de passage du train au P.N. on donne un extrait de l'horaire pour la section de block envisagée.

En outre, les mesures suivantes sont prises :

- dans la portion de voie comprise entre deux gares où un train de route doit effectuer des opérations et pour le sens de marche intéressé, les dispositions des instructions locales concernant « les annonces des trains » et « les autorisations d'ouverture » ne sont pas d'application;
- le bulletin de marche spécifie clairement l'étendue de cette portion de voie;
- le chef de gare qui expédie un train de route remet un ordre de marche à vue E.S. 378 avec la mention « travaux de voie et opérations de BK... à BK... »; les points dangereux à franchir (bifurcations, P.N.) sont spécifiés au verso du E.S. 378.

Les gardes-barrières peuvent maintenir leurs barrières ouvertes à condition de couvrir le passage par un signal mobile d'arrêt et un pétard placés à 100 m en amont du P.N. dans la voie d'arrivée du train.

A l'approche de ce dernier, ils assurent alors la fermeture des barrières et l'enlèvement des signaux mobiles.

Les dispositions ci-dessus relatives aux trains de la route sont applicables également aux draisines circulant pour permettre aux fonctionnaires de la Société d'accomplir leur mission de contrôle sur les chantiers où s'exécutent des travaux le long de la voie.

ART. 236. — Wagonnets poussés à bras d'hommes.

Les wagonnets sont considérés comme trains facultatifs et extraordinaires. Par conséquent, les prescriptions de l'article 234 sont d'application, mais au lieu d'indiquer l'heure de passage du wagonnet au P.N., on indique la durée d'occupation de la voie et éventuellement les renseignements suivants figurant au E.S. 427bis :

- point extrême du parcours;
- départ à contrevoie;

- retour à contrevoie;
- points où le wagonnet sera déraillé;
- points de stationnement.

Par dérogation à l'article 234, les annonces prévues à l'article 221 indépendantes de l'avis de mise en marche ne sont pas échangées en cas de circulation d'un wagonnet avec un P.N. dont les barrières sont normalement fermées.

Il n'y a pas lieu de lancer l'avis de mise en marche et d'annoncer un parcours de wagonnet à un P.N. lorsque le wagonnet ne doit pas le traverser (déraillement en pleine voie, etc.).

Le garde-barrière ferme les barrières lorsque le wagonnet est en vue.

Si le conducteur du wagonnet constate à distance que les barrières d'un passage à niveau ne sont pas fermées, il fait arrêter le wagonnet. Il ne reprend sa marche qu'après s'être assuré que le garde-barrière a rempli ses obligations.

Les gardes-barrières ne doivent intervenir dans la couverture du wagonnet par signaux mobiles, et cela d'initiative, que s'ils constatent que, par suite d'une erreur du signaleur, un train vient d'être admis dans une section occupée.

ART. 237. — Dérogations.

Les avis de mise en marche de trains extraordinaires et facultatifs et de trains circulant avant l'heure faisant l'objet des articles 234 et 235 peuvent être supprimés aux P.N. dont les barrières sont enclenchées directement ou par l'intermédiaire de slots permanents avec les signaux donnant accès à ce P.N. pour autant, bien entendu, qu'il n'existe pas de passage pour piétons normalement ouvert, dont la fermeture est exigée pour le passage des trains.

Aux P.N. où les trains sont annoncés suivant les prescriptions de l'article 219, la réglementation de l'article 234 n'est pas de rigueur. Il est toutefois utile que l'avis de mise en marche (préalable) soit transmis à ces P.N., éventuellement par téléphone, si le délai d'annonce est suffisant.

ART. 238. — Non-transmission de l'avis de mise en marche.

Lorsque, pour une cause quelconque, le chef de gare n'a pas l'assurance que l'avis de mise en marche d'un train facultatif ou extraordinaire, d'un train circulant

avant l'heure, d'un train de la route ou d'une draisine, a été transmis à tous les postes de garde-barrière de la ligne à parcourir, il doit prendre les mesures de sécurité ci-après :

L'ordre de départ ne peut être donné au train qu'après avoir averti le machiniste de l'endroit où se trouvent le ou les postes de garde-barrière qui n'ont pu être avisés et lui avoir prescrit de réduire la vitesse à 5 km/h et de siffler à l'approche de ces P.N. A cet effet, il lui remet un ordre E.S. 379 pour chaque P.N.

Eventuellement, s'il n'y a pas d'arrêt prévu à la gare, il fait arrêter le train.

Les chefs de gare ont à prendre toutes les dispositions que commandent les circonstances locales pour qu'ils reçoivent en temps utile les indications voulues au sujet des passages à niveau qui n'ont pu être prévenus.

Les règles qui précèdent sont évidemment d'application lorsque le service normal est clôturé sur la ligne ou lorsque, pendant les heures de service, certains postes de garde-barrière ne sont pas desservis, à l'exclusion des postes où les barrières sont cadenassées fermées.

Tous les postes chargés de la transmission des avis de mise en marche de ces trains, ainsi que de l'annonce des trains à un poste de garde-barrière, doivent être en possession d'un tableau donnant les heures pendant lesquelles les postes de garde-barrière auxquels ils sont reliés téléphoniquement ne sont pas desservis.

ART. 239. — Suppression des trains.

Les avis de suppression de trains (trains réguliers, trains facultatifs ou extraordinaires, trains de la route, draisines ou wagonnets ayant fait l'objet d'un avis de mise en marche) sont transmis par écrit ou par téléphone à tous les postes de garde-barrière de la ligne sur laquelle ces trains sont supprimés.

La transmission de ces avis de suppression est assurée par les chefs de gare de la même manière que la transmission des avis de mise en marche (art. 234, 235 et 236).

Les avis de suppression des trains facultatifs et extraordinaires doivent toujours être inscrits dans le E. 934, même si le poste de garde-barrière dispose d'un agenda E. 890bis.

CHAPITRE VII.

IRREGULARITES, DERANGEMENTS ET ACCIDENTS.

ART. 240. — Le garde-barrière doit informer le contre-maître de la Voie ou le chef de gare de toute irrégularité qu'il constate dans le fonctionnement des installations de la S.N.C.B.

Cette information se fait de toute urgence notamment dans les cas suivants :

- a) en cas d'accident au passage à niveau;
- b) en cas d'avarie à la voie ou à ses dépendances pouvant compromettre la circulation des trains;
- c) en cas de dérangement aux barrières;
- d) en cas de dérangement aux téléphones;
- e) en cas de dérangement aux signaux qui couvrent éventuellement le P.N. et à leurs enclenchements;
- f) en cas d'anomalies constatées au passage d'un convoi;
- g) en cas d'avarie de l'horloge de service du poste.

L'instruction locale désigne qui, du chef de gare ou du contremaître de la Voie, doit être prévenu.

Le dérangement est inscrit dans le carnet d'annonce E.S. 390 avec l'heure de la première constatation et ensuite exposé plus explicitement dans le registre E.S. 477.

Les irrégularités constatées aux trains doivent faire l'objet d'inscriptions numérotées au carnet E.S. 390 au moment où le garde-barrière les signale aux postes voisins, ou au moment où il arrête le train.

ART. 241. — **Train non annoncé.**

Après le passage d'un train non annoncé, le garde-barrière vérifie le fonctionnement de son téléphone et des sonneries. Puis, il fait, au poste qui aurait dû normalement lui annoncer le train, l'annonce suivante :

« Train n° non annoncé ».

Le poste intéressé accuse réception en donnant un numéro à inscrire dans les carnets des deux postes.

Les inscriptions dans les carnets se présentent de la manière suivante :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

94

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
21	21	54 non annoncé	72	14,17	14,16

CARNET DU BLOCK 18 (poste annonceur).

E.S. 391.

P.N. 25

18

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
72	21	54 non annoncé	72	14,17

Le garde-barrière dresse ensuite un bulletin d'irrégularité E.S. 393 (Annexe VII — partie 1^o) et le remet dans le plus bref délai possible à son chef (chef de gare ou contremaître de la Voie).

La numérotation des bulletins d'irrégularité doit être continue.

Ci-après, à titre d'exemple, la façon de compléter ce bulletin.

E.S. 393.

BULLETIN D'IRREGULARITE N° 2

Ligne de **X** à **Y**

Gare **W**

Block ou P.N. n° **25**

1) Train n° **54** non annoncé.

Heure de passage du train : **14 h. 16**

Numéro de l'inscription au carnet du garde-barrière : **21**

Numéro de la réponse du poste voisin : **72**

OU

2) Mon appel n° au poste de garde-barrière n°
est resté sans réponse à heures.

Date **21 septembre 1948.**

Le **garde-barrière** (1)

(Signature)

Dupont

Transmis pour suite à **chst W.**

(1) Chef de gare, signaleur ou garde-barrière.

En cas de non-fonctionnement du téléphone, il se conforme aux prescriptions de l'article 245.

ART. 242. — Non-réponse d'un garde-barrière.

Lorsque l'agent du block 18, devant annoncer un train au garde-barrière du P.N. 25, ne reçoit pas de réponse de celui-ci, il renouvelle son appel et fait alors dans son carnet les inscriptions suivantes :

CARNET DU BLOCK 18 (poste annonceur).

E.S. 391.

P.N. 25.

34

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
42	42	258	néant	14,52

Il remplit un bulletin d'irrégularité E.S. 393 (Annexe VII — partie 2^o) et le transmet par la voie la plus rapide à son chef (chef de gare ou contremaître de la Voie).

Si, lors de la reprise d'un service discontinu au P.N. 25, le signaleur du block 18 ne reçoit pas du garde-barrière l'annonce :

« P.N. n^o 25 appareils en ordre »

il téléphone à celui-ci pour rappeler cette annonce.

S'il n'obtient pas de réponse du garde-barrière, le signaleur donne immédiatement connaissance de l'irrégularité au chef de gare désigné à l'instruction locale et chargé d'organiser le gardiennage au P.N. 25.

En attendant que celui-ci soit gardé, le chef de gare, le signaleur ou l'ouvrier E remet au machiniste des trains se dirigeant vers le P.N. 25, un ordre de réduction de vitesse à 5 km/h à l'endroit du P.N. (E.S. 379).

ART. 243. — **Dérangements aux barrières ou aux feux rouges d'annonce de fermeture d'un P.N. gardé sur place.**

a) Barrières.

En cas de dérangement aux barrières, s'il ne peut y remédier par lui-même au moyen de l'outillage dont il dispose et s'il est impossible de fermer les barrières au moment réglementaire, le garde-barrière procède comme suit :

1^o il prévient immédiatement, au besoin par communication téléphonique enregistrée au E 934, le chef de gare ou le contremaître de la Voie, comme il est notifié à l'instruction locale;

2^o il applique les mesures prévues à l'instruction locale pour provoquer l'intervention immédiate d'un second agent muni de signaux mobiles (1 drapeau rouge et 1 lanterne à 4 couleurs).

S'il est impossible au préposé de fermer le passage à niveau au moment où un convoi est attendu, il place au milieu de la voie charretière, à 5 mètres des barrières dérangées (mesurés dans l'axe de la route), un piquet de fer, porte-signal, auquel il attache, suivant les circonstances, la lanterne ou le drapeau rouge (fig. 6 et 7).

Cette distance de 5 mètres peut être diminuée suivant le cas, par exemple si un chemin latéral débouche sur le P.N.

Le 2^e agent aide le préposé à interdire, au moyen de ses signaux mobiles, l'accès au passage à niveau. Les agents auxquels on doit faire appel sont désignés nominativement. L'emplacement des signaux mobiles de réserve doit être bien spécifié dans l'instruction locale.

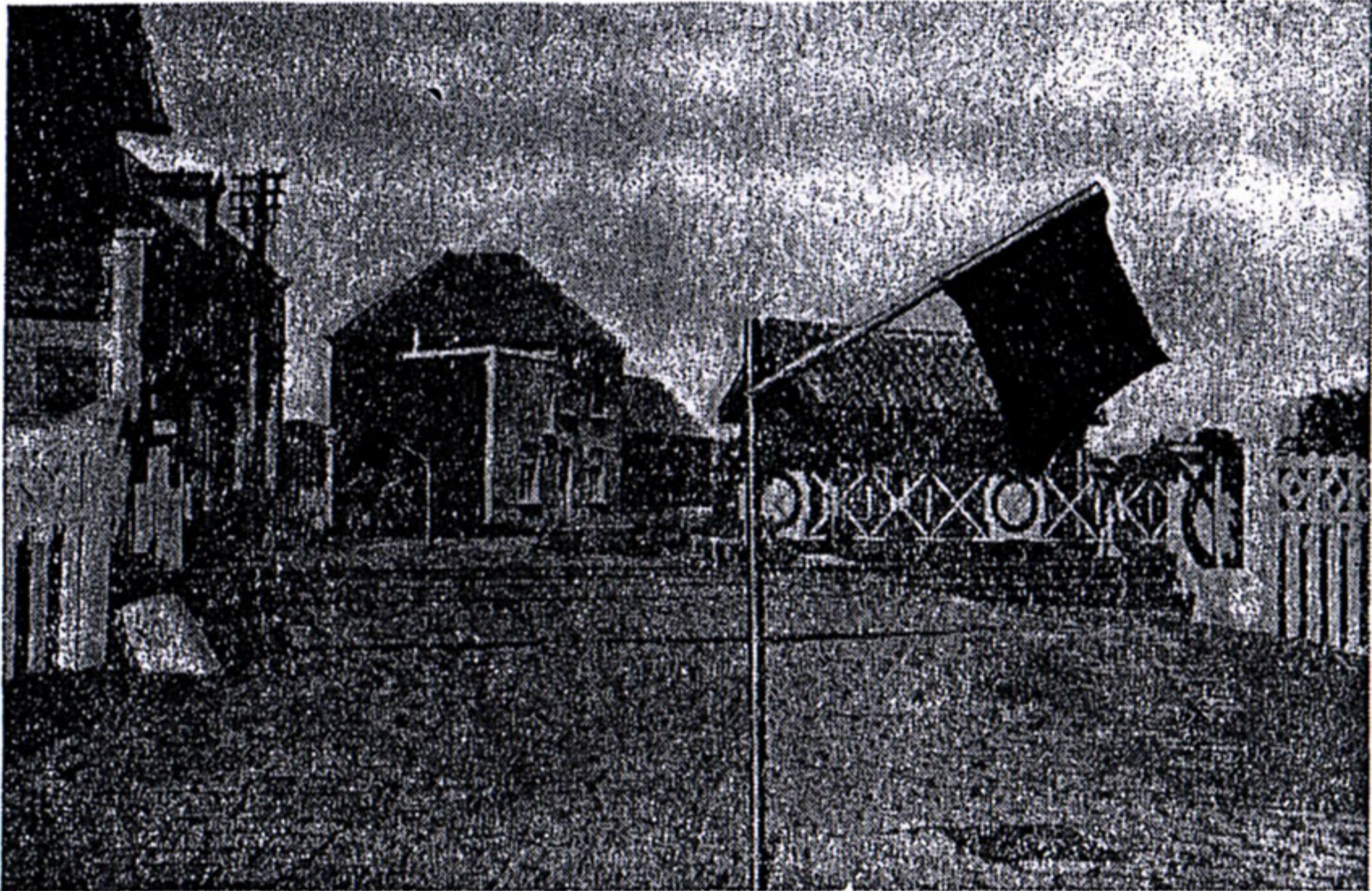


Fig. 6.

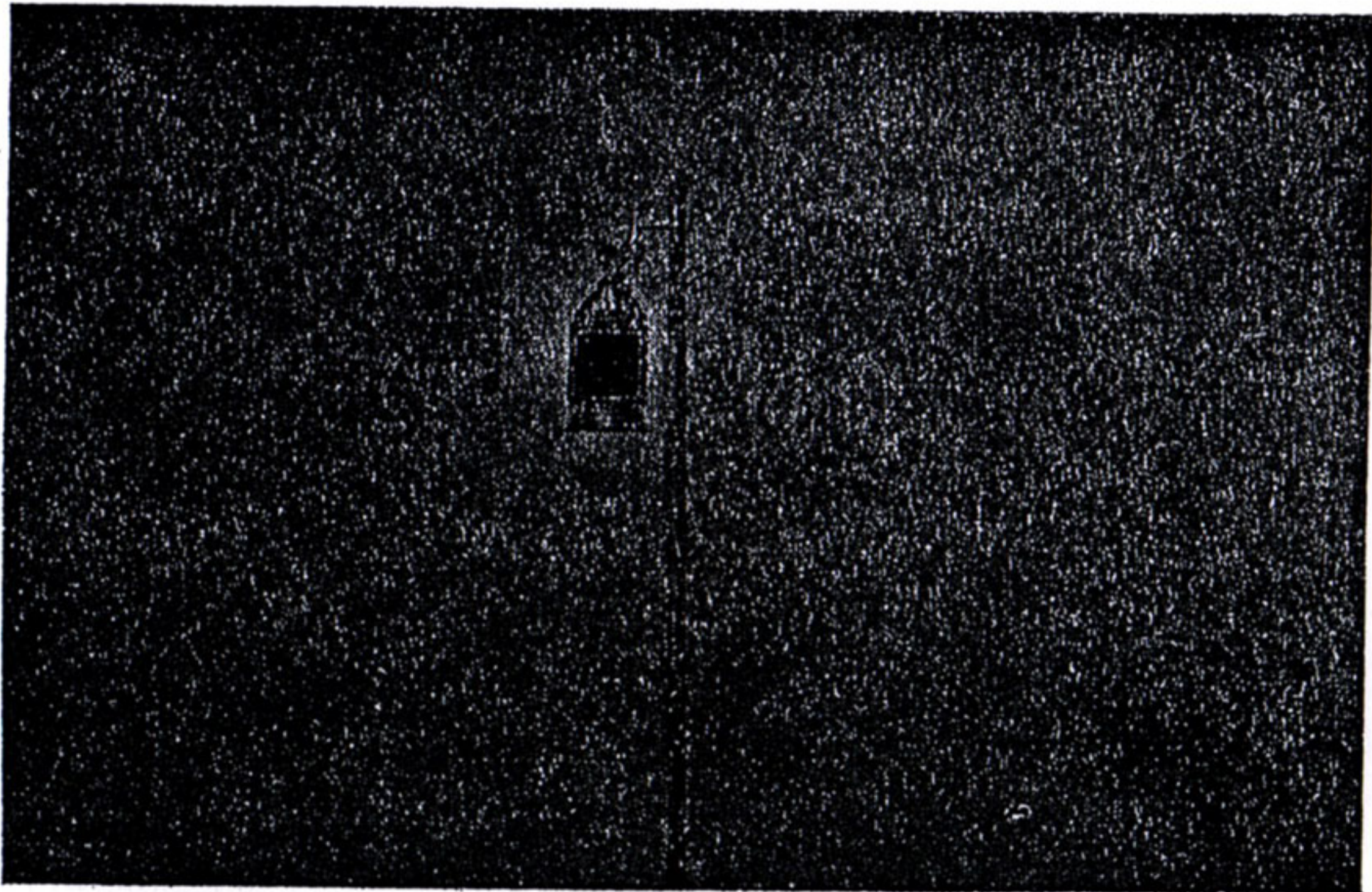


Fig. 7.

En attendant l'arrivée du second agent, le titulaire s'abstient de répondre aux communications téléphoniques, quand l'annonce du train a été faite, et avant le passage de celui-ci. Il avertit le plus tôt possible le ou les postes avec lesquels il est en relation, de l'avarie survenue aux barrières. Pour faciliter le placement des piquets, des morceaux de tringles creuses sont placés dans le pavage des deux côtés du P.N. Ces tringles creuses seront nettoyées journallement par le garde-barrière de façon à rester constamment ouvertes et à pouvoir recevoir les piquets à tout instant.

Afin de faciliter l'entretien des bouts de tringles creuses prévus dans le pavage, il convient de les protéger par des axes pour extrémité à charnière. Il va de soi, qu'en cas de dérangement aux dispositifs de manœuvre des barrières, celles-ci doivent, si possible, être déconnectées et manœuvrées à la main. Le placement des piquets avec un drapeau ou une lanterne ne dispense pas l'agent chargé de la surveillance d'attirer l'attention des usagers sur l'approche des trains par tous moyens (coups de cornet, présentation du drapeau ou du feu rouge, signes, etc.) et sur l'interdiction de franchir le P.N.

En outre, il fait mention des dérangements et avaries non seulement à son carnet d'annonce E.S. 390 ou E.S. 391 mais également au registre E.S. 477.

Les signaleurs, travaillant dans un poste de block de pleine voie ou considéré comme tel pendant les heures de mise hors service de la gare dont ils dépendent, peuvent être appelés à devoir déconnecter un verrou de barrière, lorsqu'une avarie se produit.

Préalablement à la déconnexion, le signaleur doit prévenir par téléphone, avec inscription au E.S. 478, le chef de gare (ou le dispatcher) à désigner dans l'instruction locale.

Le signaleur (et éventuellement le garde-barrière) reste seul responsable de la manœuvre des barrières et des signaux. L'instruction locale spécifie les mesures à prendre en pareil cas.

Les signaleurs qui peuvent être appelés à devoir déconnecter un verrou de barrière, sont initiés à ce travail par le personnel technique désigné par l'IPES.

b) Feux rouges.

Entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en temps de brouillard, en cas d'extinction des feux rouges allumés pendant la fermeture des barrières (Arrêté Royal du 26 mars 1936), le garde-barrière y substitue, préalablement à chaque fermeture, des lanternes à 4 couleurs, présentant leur feu rouge allumé. Ces lanternes sont immédiatement enlevées après chaque ouverture.

L'instruction locale du poste peut prévoir, suivant les modalités du 2^o ci-dessus (Barrières) l'intervention éventuelle d'un second agent pour aider le préposé dans le placement et l'enlèvement des lanternes.

Si le garde-barrière constate que les feux ne s'éteignent pas, une fois le P.N. complètement ouvert, il coupe le courant en actionnant le disjoncteur se trouvant sur le tableau d'alimentation. Il doit prendre soin de rétablir le courant avant de fermer les barrières ultérieurement.

ART. 244. — Dérangement aux barrières ou aux feux rouges d'annonce de fermeture d'un P.N. gardé à distance.

a) Barrières.

Si un dérangement ou une avarie se produit aux barrières manœuvrées à distance, le garde-barrière procède comme suit :

1^o il prévient immédiatement, par communication téléphonique enregistrée au E. 934, le contremaître de la Voie ou le chef de gare comme il est notifié à l'instruction locale;

2° le garde-barrière cadenas ses propres barrières dans la position ouverte ou fermée (voir art. 253 de ce fascicule) et fait au poste de block voisin l'annonce suivante :

N°	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
2	2	Absent (..... min.) Barrières ouvertes (ou fer- mées) Avarie au P.N. n°	25	10,16	

Le garde-barrière se rend sur place muni de signaux mobiles (fig. 8), de cordes, de deux écriteaux « circulation interrompue » et éventuellement des chaînes et cadenas dont il est question à l'article 214.

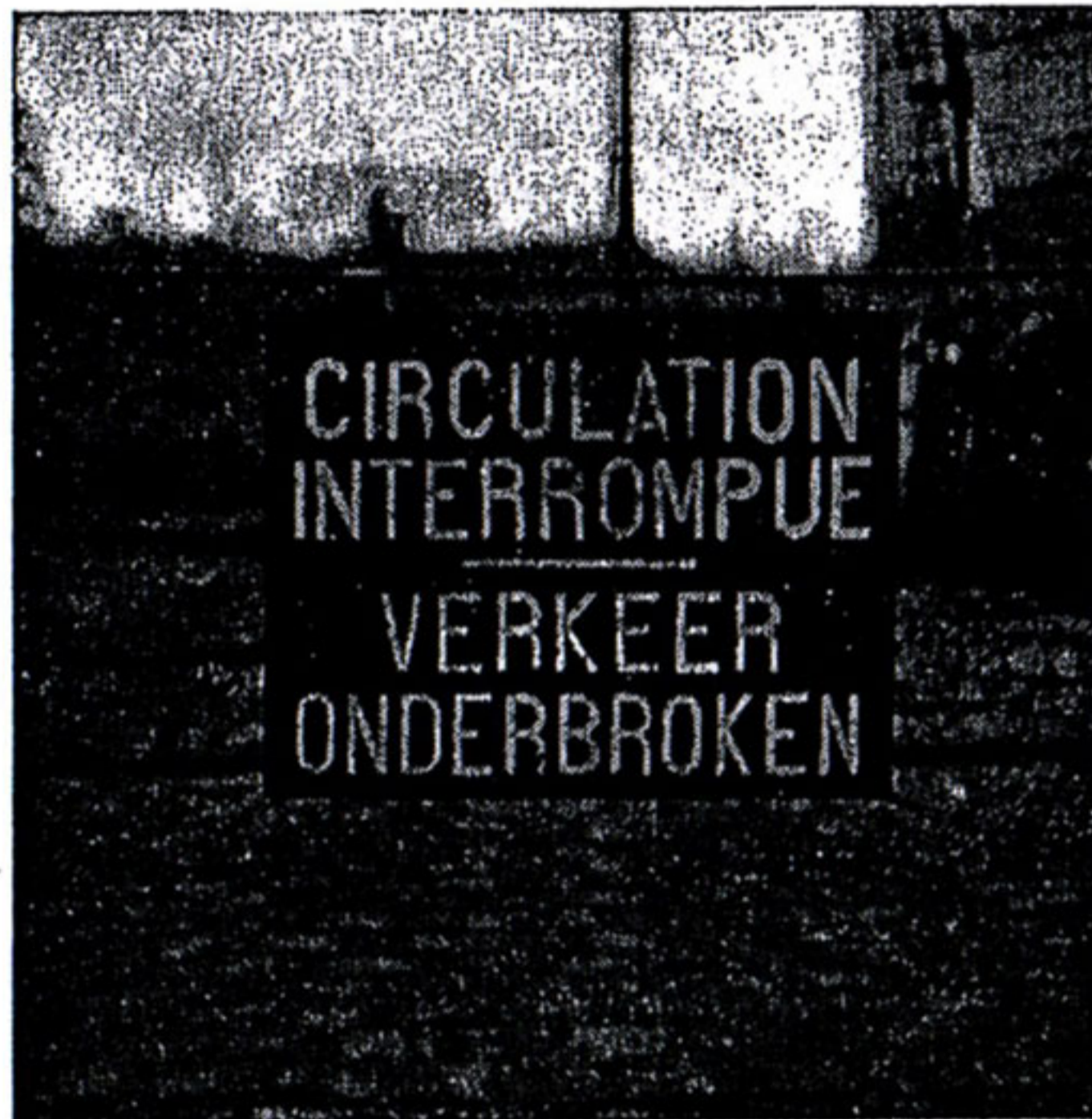


Fig. 8.

Si les barrières avariées sont immobilisées dans la position fermée, il place sur la route, de chaque côté du P.N., le signal mobile d'arrêt et fixe sur chacune des

lisses un écriteau « circulation interrompue » (fig. 9 et 10).

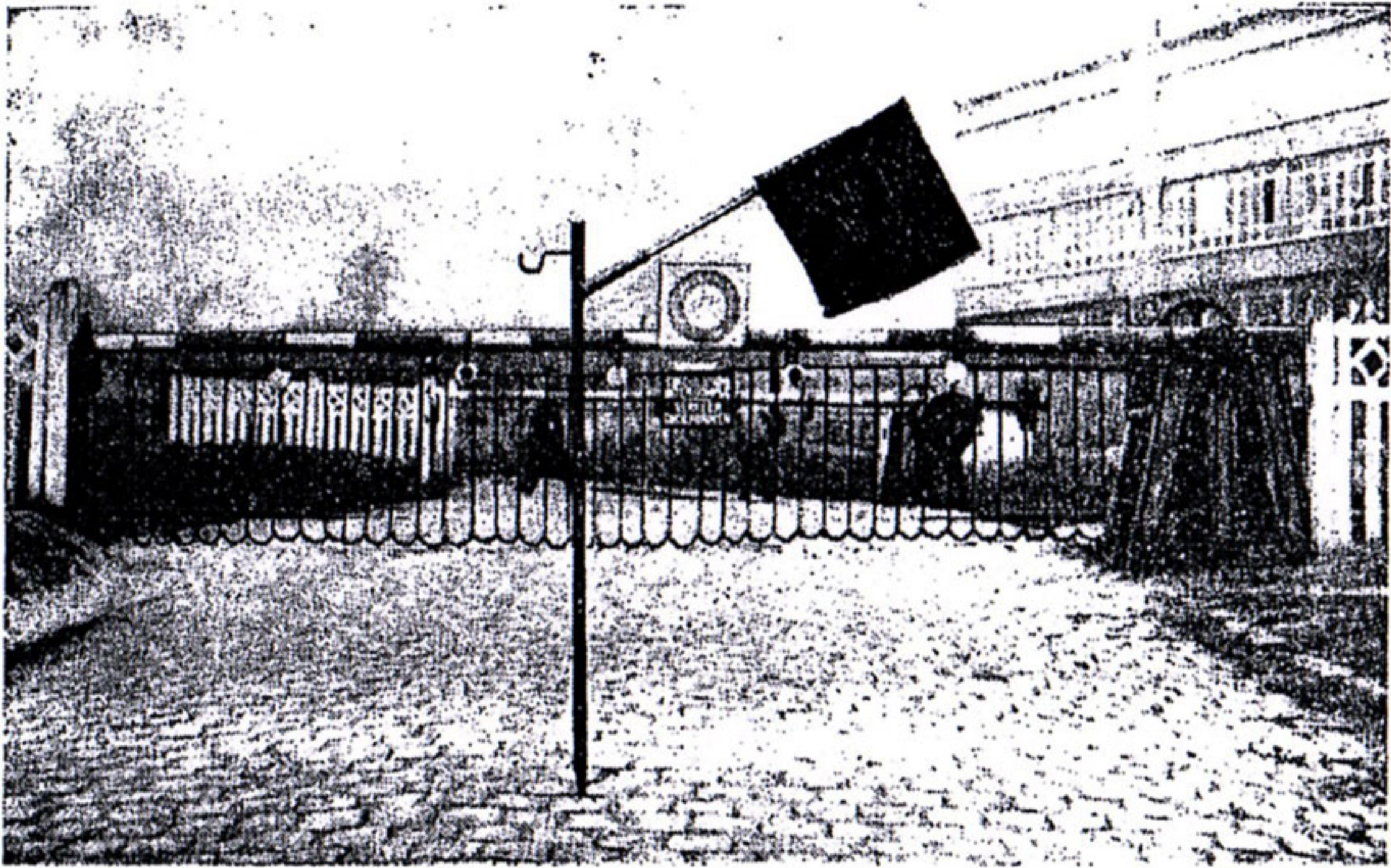


Fig. 9.

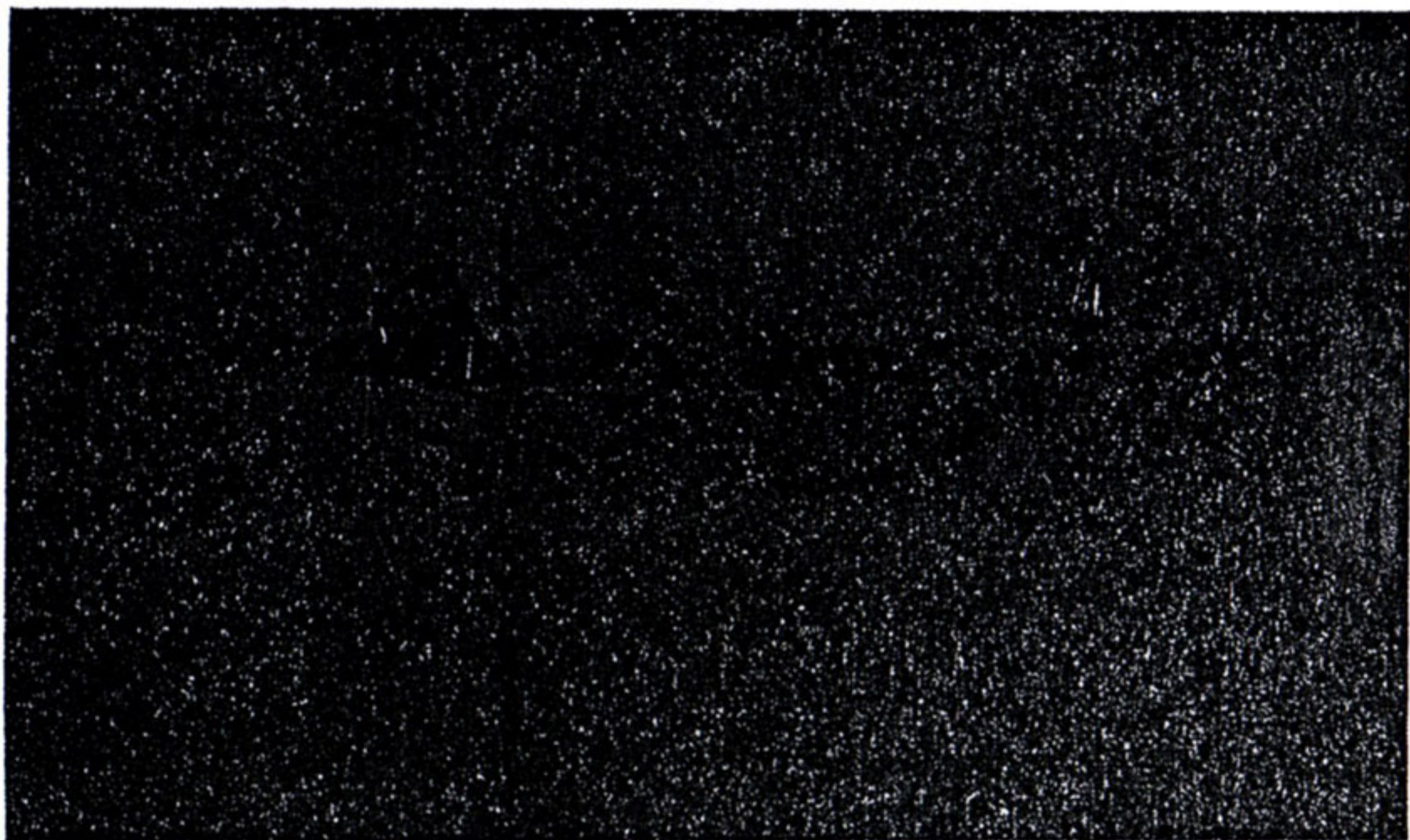


Fig. 10.

Si les barrières sont immobilisées dans la position ouverte, après avoir placé les signaux mobiles, il tend,

de chaque côté de la voie, une corde à laquelle il suspend l'écriteau en question (fig. 11 et 12).

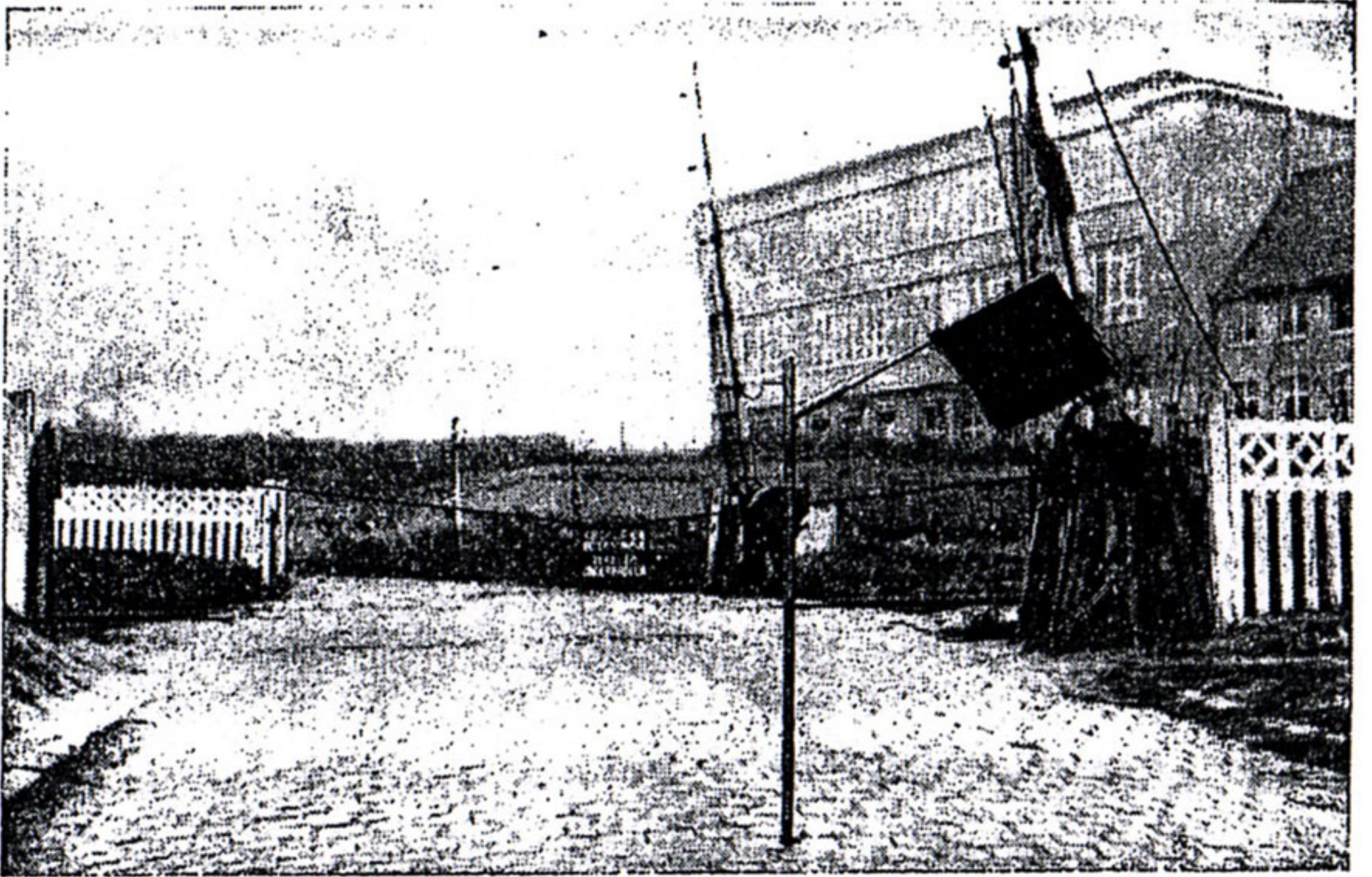


Fig. 11.

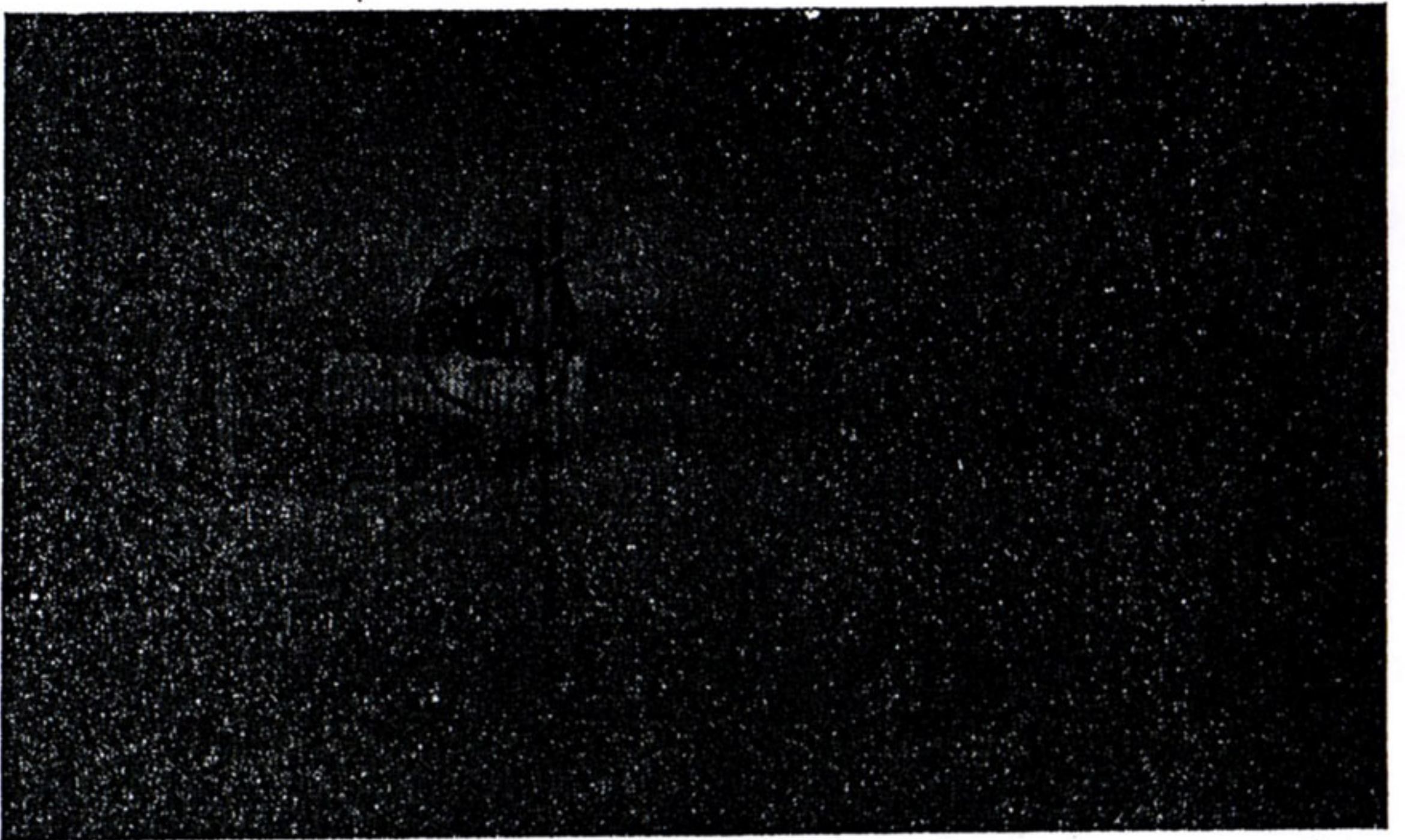


Fig. 12.

Si les connexions de manœuvre de la barrière sont brisées, il cadenasse les barrières en position fermée et

place le signal mobile d'arrêt sur la route, de chaque côté du P.N. Ensuite, il fixe sur chacune des lisses un écriteau « circulation interrompue ».

De retour à son poste, le garde-barrière annonce sa présence au poste de block en échangeant et inscrivant l'annonce suivante :

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
8	8	présent.	31	10,32	

Si le garde-barrière est en mesure de disposer immédiatement d'un agent V, il peut charger celui-ci de se rendre au passage à niveau gardé à distance afin d'y placer les signaux mobiles, les cordes et les écriteaux « circulation interrompue ».

Lorsque le P.N. gardé à distance se trouve sur une route très fréquentée, l'instruction locale peut prévoir la désignation d'un agent pour assurer le gardiennage provisoire.

b) Feux rouges.

En cas d'extinction des feux rouges allumés pendant la fermeture des barrières, le garde-barrière y substitue, la nuit ou en temps de brouillard, des lanternes à 4 couleurs présentant leur feu rouge allumé.

Ces feux rouges sont maintenus jusqu'au moment où le dérangement est levé.

Lorsque le P.N. gardé à distance se trouve sur une route très fréquentée, l'instruction locale du poste peut prévoir l'intervention d'un second agent qui est chargé du placement et de l'enlèvement des lanternes lors de la manœuvre des barrières.

Si le garde-barrière constate que les feux ne s'éteignent pas, une fois le P.N. complètement ouvert, il coupe le courant en actionnant le disjoncteur se trouvant sur le tableau d'alimentation; Il doit prendre soin de rétablir le courant avant de fermer les barrières ultérieurement.

ART. 245. — Dérangement du téléphone (sonnerie hors service ou non).

Le poste de block voisin alerte au plus tôt l'électromécanicien chargé de l'entretien des installations téléphoniques.

Quant au garde-barrière, il assure son service en observant ponctuellement les prescriptions de l'instruction locale concernant l'instant de fermeture des barrières.

Le dérangement du téléphone est signalé dans le carnet par la mention suivante :

« Téléphone dérangé à heures ».

Lorsque le dérangement est levé, inscription en est faite par la mention :

« Dérangement levé à heures ».

En cas de dérangement du téléphone, les gardes-barrières autorisées à vaquer aux soins du ménage ou à s'occuper de tout travail ne permettant pas la présence continue au treuil de manœuvre, ont pour devoir de maintenir pendant leur absence les barrières normalement fermées y compris le passe-piétons. Si la circulation routière l'exige, elles restent au poste de manœuvre pendant toute la durée du dérangement.

Les prescriptions de l'alinéa précédent sont explicitement reproduites dans les instructions locales des postes en cause.

ART. 246. — Interruption des relations téléphoniques de block entre les postes de block voisins.

En cas d'interruption des relations téléphoniques de block entre les postes de block voisins, le garde-barrière est prévenu que l'on a établi le block-system par télé-

phone entre les gares ou bien que les trains circulent sous le régime de l'intervalle de temps, ou encore, sur les lignes à simple voie, sous le régime du pilotage ou de la succession établie des trains :

a) soit par une communication téléphonique du chef d'une des gares d'about;

b) soit par une information écrite qui lui est présentée par le premier train. À cet effet, le machiniste donne à plusieurs reprises un coup de sifflet allongé suivi d'un coup bref et s'arrête à hauteur du poste. Le garde-barrière se rend au plus vite auprès du machiniste et signe l'ordre de marche à vue (verso) en regard du numéro de son poste.

Dans les deux cas, le garde-barrière inscrit cette communication dans son carnet E.S. 390.

Les mesures à appliquer dans ces deux cas sont les suivantes :

- le garde-barrière doit maintenir les barrières fermées;
- il ne les ouvre pour le passage des usagers de la route qu'après s'être assuré qu'aucun train n'est en vue.

Toutefois, les barrières peuvent être maintenues ouvertes jusqu'à l'approche des trains quand le P.N. est normalement soumis au régime des annonces impératives : il y a lieu, dans ce cas, de remettre un ordre E.S. 379 au machiniste de chaque train se dirigeant vers ce P.N.

L'instruction locale du poste détermine, dans chaque cas, les mesures spéciales à prendre.

Si, dans le cas du block-system par téléphone entre gares, les trains peuvent encore être annoncés par une des gares d'about, aucune modification n'est à apporter au régime du P.N. ni au régime des barrières.

Dans les autres cas, les chefs de gare intéressés sont tenus d'aviser les gardes-barrières qu'ils peuvent encore atteindre téléphoniquement, de l'arrivée des trains qu'ils expédient vers eux.

De toutes façons, le garde-barrière tient attachement, dans son carnet E.S. 390, de l'heure de passage de chaque train.

*
**

Dans le cas du régime de l'intervalle de temps, le garde-barrière présente au machiniste de chaque train qui s'approche de son P.N. :

- le signal mobile vert, si l'intervalle entre le train qui se présente et le train précédent est d'au moins 10 minutes;
- le signal mobile rouge, si cet intervalle est inférieur à 10 minutes; le signal mobile rouge est remplacé par le vert dès que l'intervalle avec le train précédent atteint 10 minutes.

Lorsque le passage à niveau est situé en forte rampe, le signal mobile rouge n'est pas présenté au train qui suit le précédent à moins de 10 minutes. Dans ce cas, le garde-barrière présente au train le signal mobile jaune, constituant pour le machiniste ordre de réduire sa vitesse. Le chef de groupe détermine les passages à niveau et le sens de marche pour lesquels cette disposition est d'application. L'instruction locale de ces postes doit spécifier clairement les dispositions à observer.

L'intervalle de temps de 10 minutes entre le premier et le deuxième train est porté à 15 minutes, lorsque le premier train doit s'arrêter à tous les postes, pour faire signer l'ordre de marche à vue.

*
**

Le garde-barrière est avisé du rétablissement de la situation normale par une communication enregistrée à l'E.S. 390 émanant de la gare ou du poste de signalisation qui, en exploitation normale, lui annonce l'arrivée des trains.

Cette communication est conçue comme indiqué ci-après :

« Block-system normal rétabli entre et
» Dernier train expédié de vers
» sous le régime (du block par téléphone entre gares, ou
» de l'intervalle de temps, ou du pilotage, ou de la succes-
» sion établie des trains) est le train n° Le premier
» train à expédier de vers sous le block-
» system normal est le train n° ».

ART. 247. — Accident au passage à niveau.

Lorsqu'un accident se produit à son P.N., le garde-barrière prévient sans délai le contremaître de la Voie, le chef de la gare la plus proche ou son remplaçant.

Les premières mesures à prendre doivent avoir pour but de parer à un nouvel accident qui peut résulter du fait de l'obstruction d'une voie sur laquelle un train peut être attendu.

Ainsi, supposons qu'un tamponnement se soit produit entre un véhicule et un train sur une ligne à double voie et que le véhicule en détresse obstrue la deuxième voie.

Si le garde-barrière sait qu'aucun train n'est annoncé sur cette voie, il avise par téléphone le poste auquel il est relié.

Si, au contraire, un train est attendu sur cette voie, le garde-barrière prend immédiatement les mesures nécessaires pour couvrir l'obstacle par signaux mobiles (R.G.S., Fascicule I, Titre II, Chapitre I).

La sécurité une fois garantie, le garde-barrière a pour devoir de se préoccuper des soins à donner éventuellement aux blessés et de recueillir les renseignements ou d'examiner les points repris au questionnaire figurant à l'annexe VI (E.S. 392).

ART. 248. — Réception du formulaire de notification d'une détresse, rupture d'attelage ou autre accident.

Le garde-barrière qui reçoit un formulaire de notification d'une détresse, rupture d'attelage ou autre accident transmet d'abord textuellement et par téléphone, la teneur de ce formulaire à la gare ou au poste de block avec lequel il est en relation.

Il transmet alors ce formulaire sans retard au chef de gare auquel il est destiné.

Si la notification émane d'une gare ou d'un poste de signalisation, il se borne à l'enregistrer et à en tenir compte lorsqu'on lui annonce tous les mouvements résultant de l'incident : éléments de secours, tronçons évacués, retour de locomotive, etc.

Le garde-barrière qui reçoit la notification du dégagement de la ou des voies principales enregistre cette notification et la retransmet aux P.N. auxquels il annonce normalement les trains.

ART. 249. — Echappement de véhicules.

Un garde-barrière qui s'aperçoit que des véhicules se sont échappés, doit prendre les mesures suivantes :

1. — Si les véhicules échappés roulent dans la direction de son P.N., le garde-barrière ferme immédiatement ses barrières et les maintient dans cette position aussi longtemps que le danger n'est pas écarté, soit par le passage des véhicules, soit par leur arrêt.

2. — Le garde-barrière avertit par la voie la plus rapide, soit un chef de gare, soit le poste de signalisation de la gare, soit le premier poste de block ou la première gare dans la direction prise par les véhicules, soit même plusieurs de ces postes, suivant que la relation avec l'un ou l'autre ou plusieurs de ces postes est plus aisée.

Il indique, si les véhicules roulent à voie normale ou à contrevoie et s'il le peut, le nombre de véhicules échappés en spécifiant si ces véhicules sont attelés entre eux ou non et s'ils sont occupés par des personnes ou non.

Si le garde-barrière est avisé, par un chef de gare ou par un poste de block, de l'échappement de véhicules, se dirigeant vers lui, il ferme immédiatement ses barrières.

Il les maintient dans cette position aussi longtemps que le danger n'est pas écarté, soit par le passage des véhicules, soit par leur arrêt.

Les signaux à donner par le garde-barrière sont repris au R.G.S., Fascicule I, Titre II.

ART. 250. — Dispositions à prendre pour arrêter les véhicules échappés.

Les dispositions préconisées pour arrêter les véhicules échappés sont les suivantes :

a) Poste de pleine voie.

1. — Les gardes-barrières qui sont informés ou constatent un échappement de véhicules, couvrent les rails de

ballast et prennent d'initiative toutes les dispositions utiles pour provoquer l'arrêt des véhicules en évitant d'occasionner leur déraillement, sauf en cas de collision imminente.

Si des blocs d'arrêt sont disponibles, ils en placent un sur chaque file de rails. A moins de danger immédiat, les blocs d'arrêt ne sont pas placés lorsque les véhicules échappés doivent aborder, à faible distance, une partie de voie en rampe sur laquelle ils s'arrêteront naturellement quelle que soit leur vitesse.

2. — Si la vitesse des véhicules échappés le permet, les gardes-barrières tâchent en outre de provoquer leur arrêt soit en serrant les freins à vis, soit en ouvrant le robinet arrière de la conduite de frein.

b) Poste de gare.

Le garde-barrière obéit aux ordres du chef de gare et éventuellement à ceux contenus dans son instruction locale si celle-ci prévoit son intervention.

Remarque.

Les dispositions préconisées constituent des directives sans caractère limitatif. Il incombe aux agents intéressés de faire preuve d'initiative et d'adopter les dispositions à prendre aux circonstances locales, de façon à éviter ou à réduire au minimum les risques d'accident de personnes et les dégâts matériels.

ART. 251. — Mesures à prendre après l'arrêt des véhicules échappés.

Le garde-barrière de pleine voie qui a pu provoquer l'arrêt des véhicules échappés doit prendre les mesures suivantes :

1. — Il assure l'immobilité des véhicules arrêtés par tous les moyens dont il dispose et, en premier lieu, en serrant les freins à main de ces véhicules. Dans le cas où la conduite générale du frein continu du ou des véhicules est encore remplie d'air comprimé, le freinage est provoqué par l'ouverture d'un des robinets d'about;

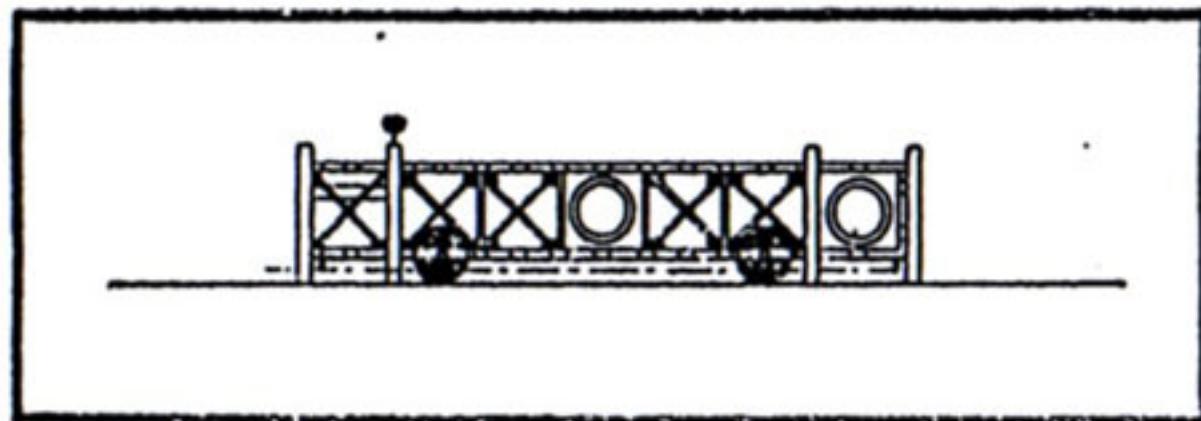
toutefois, ce freinage ne peut être considéré que comme temporaire et l'immobilité définitive doit être assurée sans en tenir compte.

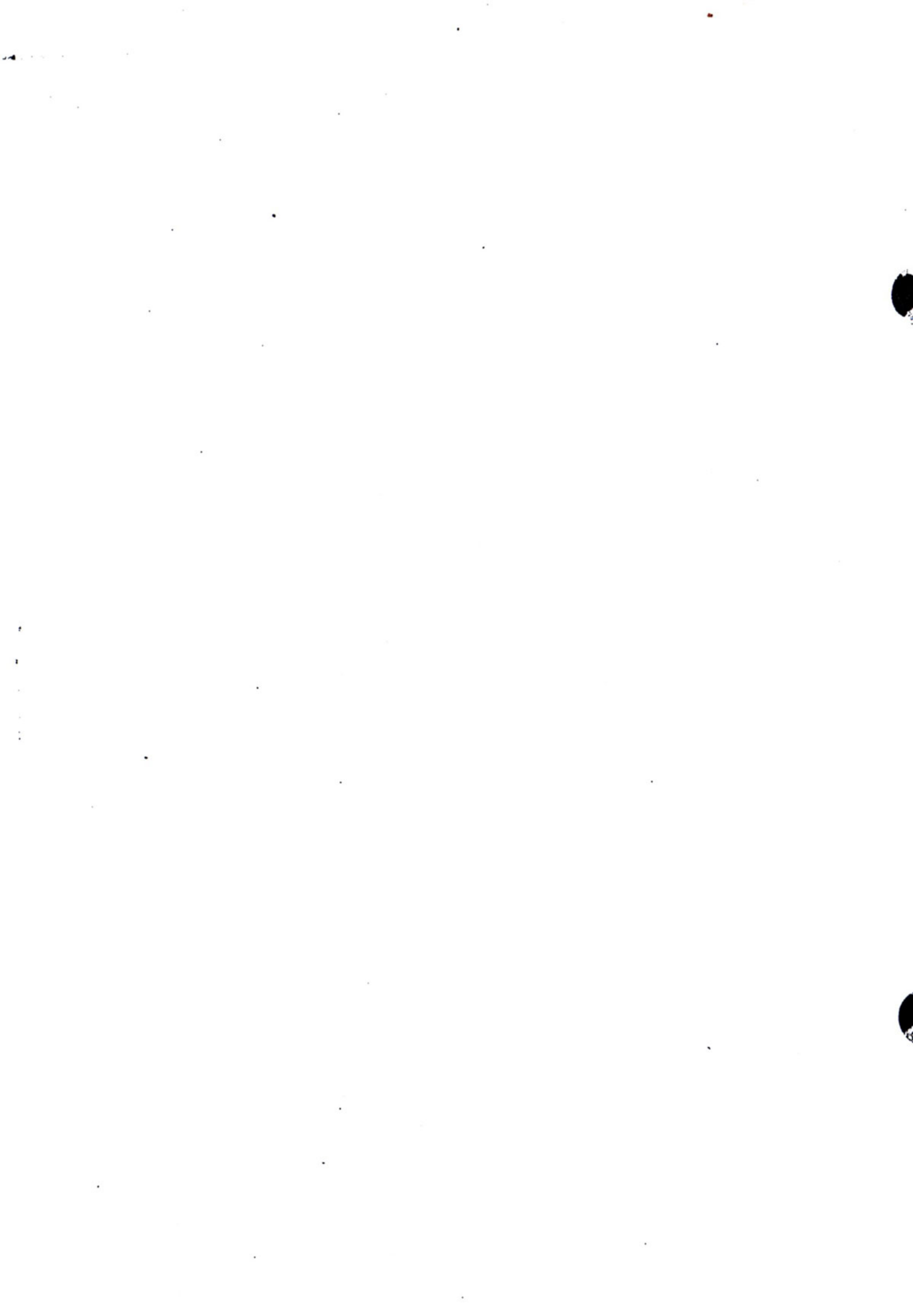
2. — La protection à distance des véhicules arrêtés est immédiatement assurée par signaux mobiles (R.G.S., Fascicule I, Titre II).

3. — Dès qu'il a assuré l'immobilité et la protection des véhicules, le garde-barrière avertit le poste de block ou la gare, la plus rapprochée, soit directement, soit en usant du poste téléphonique le plus proche. Il spécifie exactement le nombre de véhicules et l'endroit où ils sont arrêtés et donne tous détails utiles concernant ces véhicules (dérailés ou non, obstruant la voie adjacente ou non, avariés ou non, etc.).

ART. 252. — Réception de l'avis annonçant l'arrêt des véhicules échappés.

Le garde-barrière qui reçoit l'avis annonçant l'arrêt des véhicules échappés, reprend le régime normal d'ouverture ou de fermeture de ses barrières, dégage la voie s'il y a posé des blocs d'arrêt ou du ballast et obéit éventuellement aux instructions des postes voisins pour tout ce qui concerne la couverture des véhicules arrêtés ou leur enlèvement.





CHAPITRE VIII.

CONSIGNES D'ABSENCE MOMENTANÉE; CONTROLE DE PRESENCE DU GARDE-BARRIÈRE ET CONTROLE ROUTIER.

ART. 253. — Absence momentanée.

Le garde-barrière ne peut jamais quitter son poste, même momentanément, pendant les heures de service, sauf dans des cas tout-à-fait exceptionnels, pour motif de service ou pour un motif impérieux. Mais alors, avant de quitter son poste, il doit prendre les mesures suivantes :

1) La circulation routière au P.N. est peu importante ou un train est annoncé :

- il informe de son absence le ou les postes auxquels il est relié téléphoniquement;
- il ferme les barrières et les immobilise au moyen d'un dispositif fermant à clef ou sinon placé en dehors de l'atteinte du public.

Les inscriptions dans les carnets se font comme indiqué ci-après :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de
22	22	Absent (... min.) Barrières fermées	36	17,13	
16	16	Présent	42	17,22	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

17

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
36	22	Absent (... min.) Barrières fermées	36	17,13
42	16	Présent	42	17,22

2) La circulation routière est importante et aucun train n'est annoncé ni attendu pendant la durée probable de l'absence :

- il immobilise les barrières dans la position ouverte;
- il échange la communication suivante qui est inscrite aux carnets :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

16

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
22	22	Absent (... min.) Barrières ouvertes	36	17,13	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

17

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
36	22	Absent (... min.) Barrières ouvertes	36	17,13

L'autorisation étant donnée, le passage à niveau doit être couvert par les signaux, maintenus fermés, des deux postes voisins et ce aussi longtemps que la présence du garde-barrière n'est pas annoncée.

Quand le garde-barrière rentre dans la loge, il signale sa présence en échangeant l'annonce « Présent » avec le poste de signalisation. Les carnets se présentent alors comme suit :

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de
22	22	Absent (... min.) Barrières ouvertes	36	17,13	
16	16	Présent	42	17,29	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25.

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
36	22	Absent (... min.) Barrières ouvertes	36	17,13
42	16	Présent	42	17,29

Par motif de service, il faut comprendre notamment, l'exécution de travaux accessoires, comme l'allumage et l'extinction des signaux, ou de travaux d'entretien comme ceux indiqués à l'article 207 du présent fascicule.

Remarque : Ces prescriptions ne sont pas applicables aux gardes-barrières logées et autorisées à vaquer aux soins de leur ménage.

Ces agents disposent d'une sonnerie d'appel dans la maisonnette et doivent se trouver à leur poste un quart d'heure avant le passage du train au passage à niveau.

ART. 254. — Contrôle de présence du garde-barrière.

Un garde-barrière, interpellé par un agent qui désire s'assurer de sa présence, doit donner son nom, afin de permettre de vérifier s'il s'agit effectivement de l'agent qui, d'après le tableau de service, doit assurer le gardiennage du P.N., à ce moment.

Ces appels sont inscrits dans les carnets au même titre que les annonces ordinaires de trains et signés par l'agent qui effectue le contrôle.

Ces inscriptions se font sous la forme suivante, dans le cas où le garde-barrière interpellé répond immédiatement à l'appel.

CARNET DU P.N. 25 (garde-barrière).

E.S. 390.

28

No	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
47	7	contrôle	Henrion 47	21,12	

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25

42

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
7	7	contrôle	Henrion 47	21,12

Le signaleur-instructeur,

.....
(Signature)

Dans le cas où le garde-barrière interpellé ne répond pas, l'agent de surveillance du block 18 réitère son appel après quelques minutes.

Chaque appel est inscrit au carnet du poste sous la forme suivante :

CARNET DU BLOCK 18 (signaleur).

E.S. 391.

P.N. 25

42

N ^o	Numéro de l'annonce	Train	Numéro de la réponse	Heure d'annonce
7	7	contrôle	néant	21,12 (paraphe)
32	32	contrôle	néant	21,14 (paraphe)
15	15	contrôle	Henrion 47	21,16

Le signaleur-instructeur,

.....
(Signature)

L'agent de surveillance fait dresser alors un bulletin d'irrégularité par le chef de gare, le signaleur ou le garde-barrière (E.S. 393, annexe VII).

ART. 255. — Contrôle routier.

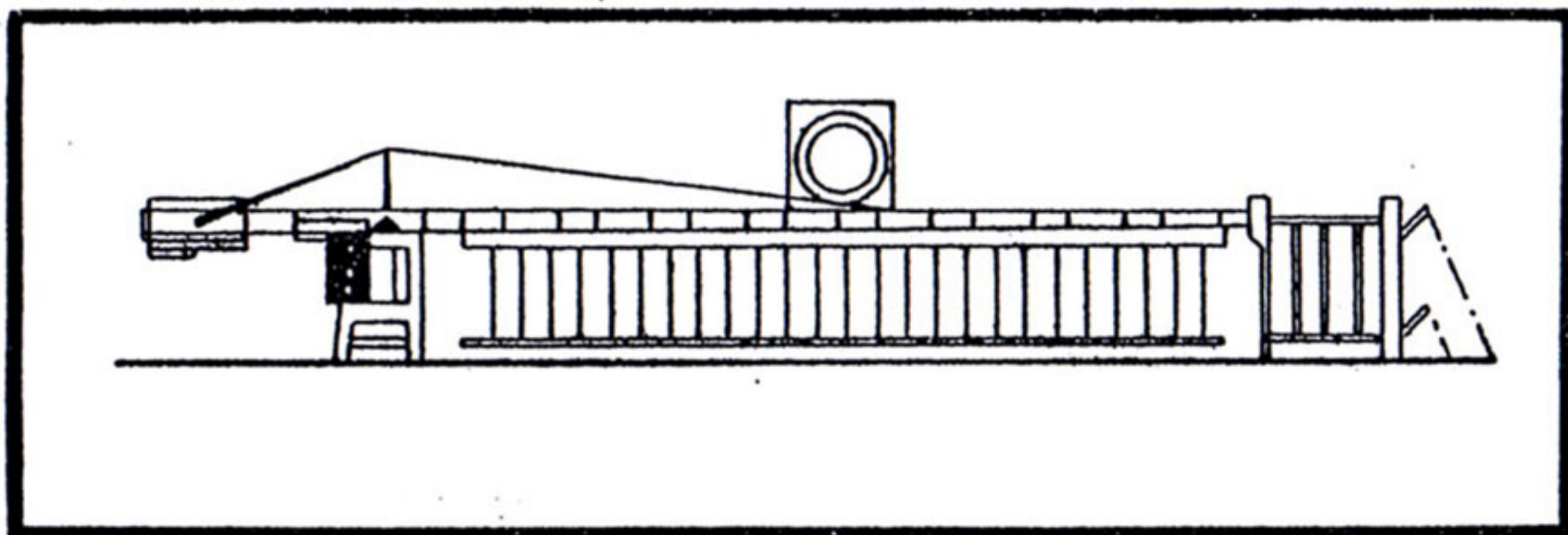
Les gendarmes en uniforme, les contrôleurs du Ministère des Affaires Economiques et du Ravitaillement et le personnel des douanes et accises sont autorisés à requérir la fermeture des passages à niveau pendant les heures de desserte, pour bloquer le trafic routier afin d'effectuer leur mission de contrôle.

Avant d'obtempérer à toute réquisition de l'espèce, les gardes-barrières sont tenus de réclamer à tout agent en civil qui requiert la fermeture des barrières, la présentation de sa commission afin de s'assurer de sa qualité.

Le garde-barrière reste toutefois le seul responsable de la sécurité. Il ne doit à aucun moment se départir de sa vigilance quant à la surveillance de l'arrivée des trains.

Un modèle de la commission délivrée aux contrôleurs des Affaires Economiques et du Ravitaillement est représenté à l'annexe XI.

Le modèle de la commission que possèdent les agents des douanes et accises est représenté à l'annexe XII.



CHAPITRE IX.

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER (S 379).

ART. 256. — Utilisation du formulaire S 379.

Le formulaire S 379 est utilisé :

1. **Pour les PN gardés :**
lorsque le mouvement ne peut être annoncé au garde-barrière comme prévu;
2. **Pour les PN à fonctionnement automatique (RGS, fascicule VI, titre II) dès que :**
 - l'on constate ou que l'on est informé que les appareils de contrôle d'un PN indiquent « grande alarme »;
 - il est à prévoir, en raison de certaines circonstances, que les indications interdisant la circulation routière sur le PN apparaissent tardivement ou trop longtemps;
 - il n'est plus possible, par suite d'une interruption des lignes téléphoniques, d'annoncer éventuellement la « grande alarme » à un PN.

ART. 257. — Rédaction du formulaire.

Le formulaire S 379 simple (annexe X) est, en principe, rédigé au moment de l'emploi.

Toutefois, lorsque la mesure est jugée utile, il peut être complété à l'avance par les indications de repérage de tous les PN susceptibles d'être concernés dans l'ordre où ils sont rencontrés par les conducteurs.

- Le formulaire doit mentionner en caractères imprimés :
- dans la colonne « Ligne N° », le numéro de la ligne sur laquelle se situe le PN intéressé;
 - le numéro du PN et sa cumulée;

CHAPITRE IX.

ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER (S 379).

ART. 256. — Utilisation du formulaire S 379.

Le formulaire S 379 est utilisé :

1. **Pour les PN gardés :**
lorsque le mouvement ne peut être annoncé au garde-barrière comme prévu;
2. **Pour les PN à fonctionnement automatique (RGS, fascicule VI, titre II) dès que :**
 - l'on constate ou que l'on est informé que les appareils de contrôle d'un PN indiquent « grande alarme »;
 - il est à prévoir, en raison de certaines circonstances, que les indications interdisant la circulation routière sur le PN apparaissent tardivement ou trop longtemps;
 - il n'est plus possible, par suite d'une interruption des lignes téléphoniques, d'annoncer éventuellement la « grande alarme » à un PN.

ART. 257. — Rédaction du formulaire.

Le formulaire S 379 simple (annexe X) est, en principe, rédigé au moment de l'emploi.

Toutefois, lorsque la mesure est jugée utile, il peut être complété à l'avance par les indications de repérage de tous les PN susceptibles d'être concernés dans l'ordre où ils sont rencontrés par les conducteurs.

- Le formulaire doit mentionner en caractères imprimés :
- dans la colonne « Ligne N° », le numéro de la ligne sur laquelle se situe le PN intéressé;
 - le numéro du PN et sa cumulée;

- la distance en mètres séparant le PN et la dernière gare (ou le dernier point d'arrêt) de repérage précédant le PN (*) ainsi que la dénomination de cette gare (ou du point d'arrêt); s'il n'y a pas de gare ou de point d'arrêt de repérage, ces colonnes sont complétées par un petit trait horizontal;
- l'identité du train ou parcours;
- la date, l'heure;
- le nom et paraphe du rédacteur de l'ordre.

Si le formulaire S 379 simple est complété, au préalable, par les indications de repérage de plusieurs PN, le rédacteur de l'ordre entoure, avec un trait gras, seulement le numéro des PN où l'ordre doit être appliqué, au moment de la délivrance.

Le formulaire S 379 combiné est rédigé suivant les directives données au RGS, fasc. IV, Titre II.

ART. 258. — Délivrance du formulaire.

Le formulaire S 379 simple est délivré au dernier signal d'arrêt commandé, en amont du PN, par le chef de gare ou le signaleur selon que le signal dépend d'un poste de gare ou d'un poste de pleine voie, parce qu'il constate ou prévoit lui-même une irrégularité mentionnée à l'art. 256 ou parce qu'il est informé d'une irrégularité. Cette information est transmise comme indiqué à l'annexe XIV - I.

Si le desservant du poste est un signaleur, il opère ensuite comme pour un dérangement (RGS, Fasc. III, Titre I).

Les agents précités, peuvent, dans certaines circonstances et en vue d'améliorer les conditions de circulation des trains, être déchargés de cette mission.

Ce transfert d'attribution se fait par l'échange de communications enregistrées, comme indiqué à :

- l'annexe XIV - II a) pour les lignes dispatchisées;
- l'annexe XIV - II b) pour les lignes non dispatchisées.

(*) Pour le calcul de la distance entre le PN et le point de repérage, on prend, selon le cas, la cumulée :
— du bâtiment à voyageurs (BV);
— l'extrémité des quais du point d'arrêt sans BV concerné, qui est située le plus en amont par rapport au PN.

Le chef de gare d'amont chargé de la délivrance du formulaire S 379 doit intervenir immédiatement pour autant que ses obligations ne concernent pas l'application de mesures de sécurité plus importantes. S'il ne peut intervenir, il est tenu d'en informer, par communication enregistrée, celui qui le requiert afin que ce dernier intervienne auprès d'une autre gare d'amont. S'il peut intervenir, il en informe son signaleur concerné, comme indiqué à l'annexe XIV - II.

Si le formulaire S 379 simple est délivré par un autre agent que le desservant du poste, le mouvement ne peut être autorisé vers le(s) PN intéressé(s) qu'après l'information « Délivrance exécutée » (Annexe XIV - III).

Le conducteur appose au document son nom et son paraphe.

Le formulaire S 379 combiné est rédigé suivant les directives données au RGS, Fasc. IV, Titre II.

ART. 259. — Repérage des PN.

Les indications de repérage à porter au S 379 sont reprises au « Tableau de repérage des PN » dont un exemple est donné à l'annexe XIII.

Le tableau de repérage des PN est établi d'un commun accord, par les IPX et IPES pour chaque ligne de leur ressort.

Chaque PN y est repéré par sens de circulation par rapport à la gare (ou point d'arrêt) la plus proche en amont du PN; cette gare ou point d'arrêt est désigné gare ou point d'arrêt de repérage.

Ce tableau sert de base au chef de gare pour les postes de gare, au chef de l'arrondissement ES pour les postes de pleine voie, à l'établissement de l'extrait (annexe XIV) reprenant, par poste, les seuls PN pour lesquels le desservant du poste est normalement chargé de la délivrance des formulaires S 379.

Si, pour un sens de circulation sur une voie déterminée, le poste n'est pas chargé de la délivrance des formulaires S 379, l'extrait est complété par la mention « aucun S 379 » en regard des PN intéressés, dans les colonnes « Identité » et « Distance au PN ».

Un petit trait horizontal dans les colonnes en question indique que le poste est chargé de la délivrance des formulaires S 379, mais qu'il n'y a pas de gare ou point d'arrêt de repérage (annexe XIV).

ART. 260. — Communications à échanger.

Les communications à échanger par les agents intéressés sont données à l'Annexe XIV; elles sont à reprendre dans l'extrait du tableau de repérage des PN.

Le desservant du poste inscrit ces communications au carnet de block (S 478) de la voie intéressée, les autres agents utilisent le « Livre d'inscription des télégrammes » (E 934).

(B)

**DIRECTION DE L'ELECTRICITE
ET DE LA SIGNALISATION**
**DIRECTIE VAN ELEKTRICITEIT
EN SEINRICHTING**

**Tableau des heures d'allumage et d'extinction par temps clair,
des lampes extérieures commandées par des interrupteurs manuels.**

**Tabel der uren van aansteken en uitdoven bij helder weder van
de buitenlampen bediend met handschakelaars.**

Dates — Data

Mois — Maand	du 1 au 5 van 1 tot 5		du 6 au 10 van 6 tot 10		du 11 au 15 van 11 tot 15		du 16 au 20 van 16 tot 20		du 21 au 25 van 21 tot 25		du 26 à fin du mois van 26 tot einde maand	
	A (1)	E-U (1)	A (1)	E-U (1)	A (1)	E-U (1)	A (1)	E-U (1)	A (1)	E-U (1)	A (1)	E-U (1)
Janvier - Januari	17.23	8.00	17.29	8.00	17.37	7.59	17.44	7.56	17.52	7.52	17.59	7.47
Février - Februari	18.07	7.39	18.15	7.32	18.23	7.25	18.31	7.16	18.39	7.06	18.45	6.57
Mars - Maart	18.52	6.48	19.00	6.38	19.08	6.27	19.17	6.16	19.26	6.05	19.35	5.55
Avril - April	19.44	5.42	19.54	5.31	20.05	5.20	20.15	5.09	20.24	4.58	20.34	4.46
Juin - Juni	20.43	4.35	20.52	4.25	21.01	4.14	21.10	4.06	21.19	3.57	21.28	3.50
Mai - Mei	21.37	3.45	21.43	3.42	21.47	3.40	21.49	3.40	21.50	3.40	21.49	3.42
Juillet - Juli	21.47	3.45	21.43	3.49	21.39	3.55	21.32	4.02	21.23	4.09	21.11	4.17
Août - Augustus	21.07	4.27	20.58	4.35	20.48	4.43	20.39	4.52	20.29	5.02	20.19	5.11
Septembre - September	20.07	5.22	19.55	5.31	19.43	5.41	19.30	5.51	19.17	6.00	19.06	6.08
Octobre - Oktober	18.54	6.17	18.42	6.26	18.31	6.35	18.22	6.44	18.12	6.52	18.03	7.01
Novembre - November ..	17.54	7.11	17.47	7.18	17.39	7.26	17.32	7.33	17.25	7.40	17.18	7.46
Décembre - December ...	17.15	7.51	17.13	7.55	17.11	7.58	17.12	8.00	17.15	8.00	17.19	8.00

REMARQUES.

L'allumage peut être avancé et l'extinction peut être retardée de 5 minutes en cas de temps couvert et de 10 minutes en cas de temps très sombre. Pour ce qui concerne les locaux dont l'éclairage naturel est suffisant, les heures d'allumage et d'extinction seront celles du tableau ci-dessus avancées ou retardées d'une 1/2 heure.

OPMERKINGEN.

Het aansteken mag vervroegd worden en het uitdoven verlaat worden met 5 minuten in geval van betrokken weder en met 10 minuten in geval van zeer donker weder. Voor de lokalen waar de natuurlijke verlichting voldoende is, zijn de uren van aansteken en uitdoven deze van bovenstaande tabel, vervroegd of verlaat met 1/2 uur.

(1) A : Heures d'allumage. - E : Heures d'extinction. — A : Aanstekingsuren. - U : Uitdoovingsuren.

E.S. 456.

(B)

R.G.S., Fascicule VI, Titre III.

GARDE-BARRIÈRE, ATTENTION !

Sonnez trois fois avant de fermer les barrières des passages à niveau gardés à distance !

1^{re} infraction : retenue de 1/5 de jour de salaire.

E.S. 457.

(B)

R.G.S., Fascicule VI, Titre III.

GARDÉ-BARRIÈRE, ATTENTION !

Tournez le treuil des passages à niveau gardés à distance A FOND lors de la manœuvre d'ouverture des barrières !

1^{re} infraction : retenue de 1/5 de jour de salaire.

E.S. 390.

R.G.S., Fascicule VI, Titre III.

(Papier bleu)

(B)

Ligne No

P.N. No

CARNET POUR GARDE-BARRIERE

Du au

E.S. 390.

1

No	No de l'annonce	Train	No de la réponse	Heure d'annonce	Heure de passage
43					
22					
44					
64					
7					
92					
15					
87					
29					
53					
48					
19					
33					
61					
76					
13					
2					
99					
23					
45					
37					
86					
72					
12					
68					
19					
47					
50					

E.S. 391.

R.G.S., Fascicule VI, Titre III.

(Papier rose)

(B)

Ligne N°

P.N. N°

CARNET D'ANNONCES A DONNER AUX P.N.

Du au

E.S. 391.

P.N.

1

Numéro	No de l'annonce	Train	No de la réponse	Heure d'annonce
3				
41				
31				
25				
50				
60				
12				
46				
13				
73				
9				
68				
86				
55				
6				
2				
83				
28				
36				
85				
35				
95				
23				
34				
79				

QUESTIONNAIRE

(à classer au dossier de l'accident).

Groupe de

Ligne de à (n°

Gare Poste de signalisation N°

P.N. n° B.K. n°

Commune de

Entre les gares de et de

Route }
 Chaussée } de
 Rue }

Date de l'accident Heure

Temps : pluie, neige, boue, verglas, brouillard, temps
 clair, vent (quelle direction ?) (1).

A quelle distance voyait-on ?

Train n° allant de à

Où a-t-il pu s'arrêter ?

La lanterne de tête était-elle allumée ?

Victimes : Nom, prénoms, âge, lieu de naissance, adresse,
 numéro de la carte d'identité :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nom et prénoms du conducteur du véhicule

Profession

Domicile

Lieu et date de naissance

Numéro de sa carte d'identité

Délivrée par la commune de

(1) Biffer les mentions inutiles.

Identité des autres personnes, qui se trouvaient dans le véhicule.

Étaient-elles devant ou derrière ?

Nom et prénoms

Profession

Lieu et date de naissance

Demander au conducteur s'il est propriétaire de la voiture. Si non, donner :

Nom, prénoms, profession, domicile, rue n°... du propriétaire.

Police d'assurance de la voiture : indiquer le nom de la compagnie d'assurance

Nature du véhicule : auto, motocyclette, voiture, attelage, etc.

La voiture était-elle couverte ?

Numéro de la plaque ... Lettre indiquant la nationalité.....

Le véhicule était-il éclairé ? Oui ou non ?

L'éclairage était-il bon ? Oui ou non ?

Le véhicule a-t-il approché le P.N., lumières complètement allumées ou voilées ?

D'autres voitures motorisées stationnaient-elles ou avançaient-elles du côté opposé du P.N., toutes lumières allumées de façon à éblouir le conducteur ?

Le cas échéant la nature et le nombre de véhicules

A quelle distance du P.N. stationnaient ou approchaient-ils ?

Le véhicule suivait-il le côté droit de la route ?

A quelle vitesse le véhicule a-t-il approché le P.N.?

..... km/heure.

Le P.N. était-il bien visible au moment du tamponnement?

Les barrières étaient-elles fermées ou ouvertes ?

.....

Le conducteur n'a-t-il pas essayé de passer les voies pendant la fermeture de la barrière ?

Si la barrière a été tamponnée pendant la fermeture, indiquer sa position au moment du tamponnement.....

- Quels sont les dégâts au véhicule ?
- Le véhicule n'a-t-il pas été pris en écharpe par les barrières en mouvement ?
- Le P.N. était-il complètement dégagé de véhicules au moment de la mise en mouvement des barrières ?
- Le conducteur ou les occupants n'étaient-ils pas sous l'influence de la boisson ou endormis ?
- Nom et prénoms :
-
-
- Circonstances de l'accident. Déclarations des occupants et des témoins (si possible)
- La gendarmerie ou la police a-t-elle été sur place ?
- S'il s'agit d'un P.N. gardé, l'annonce téléphonique du train a-t-elle été faite à temps ?
- Les barrières sont-elles munies du signal routier d'interdiction de circulation (anneau rouge sur fond blanc ou disque blanc bordé de rouge) ?
- Les barrières fonctionnaient-elles normalement ?
- Si l'accident a eu lieu **la nuit ou en temps de brouillard** :
- Les barrières étaient-elles munies d'un feu rouge d'annonce de fermeture ?
- Le P.N. était-il éclairé au moment du tamponnement?.....
- Au moyen de quelles et de combien de lampes ?
- Les lampes brûlaient-elles convenablement ?
- Le chef de gare ou le contremaître de la Voie a-t-il été prévenu ?
- Lequel et quand ?
- L'incident a-t-il provoqué un obstacle sur la voie ferrée ?
- Comment ?
- Quelles mesures avez-vous prises pour y remédier ?
-
- Prévenir par tf. le poste voisin, placer des signaux mobiles dans la voie.

BULLETIN D'IRREGULARITE N°

Ligne de à

Gare

Block ou P.N. n°

1° Train n° non annoncé.

Heure de passage du train

Numéro de l'inscription au carnet du garde-barrière

.....

Numéro de la réponse du poste voisin

OU

2° Mon appel n°

au poste de garde-barrière n°

est resté sans réponse à heure.

Date

Le (1)

(signature),

Transmis pour suite à

(1) Chef de gare, signaleur ou garde-barrière.

Délai de garde : 6 mois.

COMMISSION

Au nom de S. M. le Roi des Belges.
Le Ministre des Affaires Economiques
délivre la présente commission à

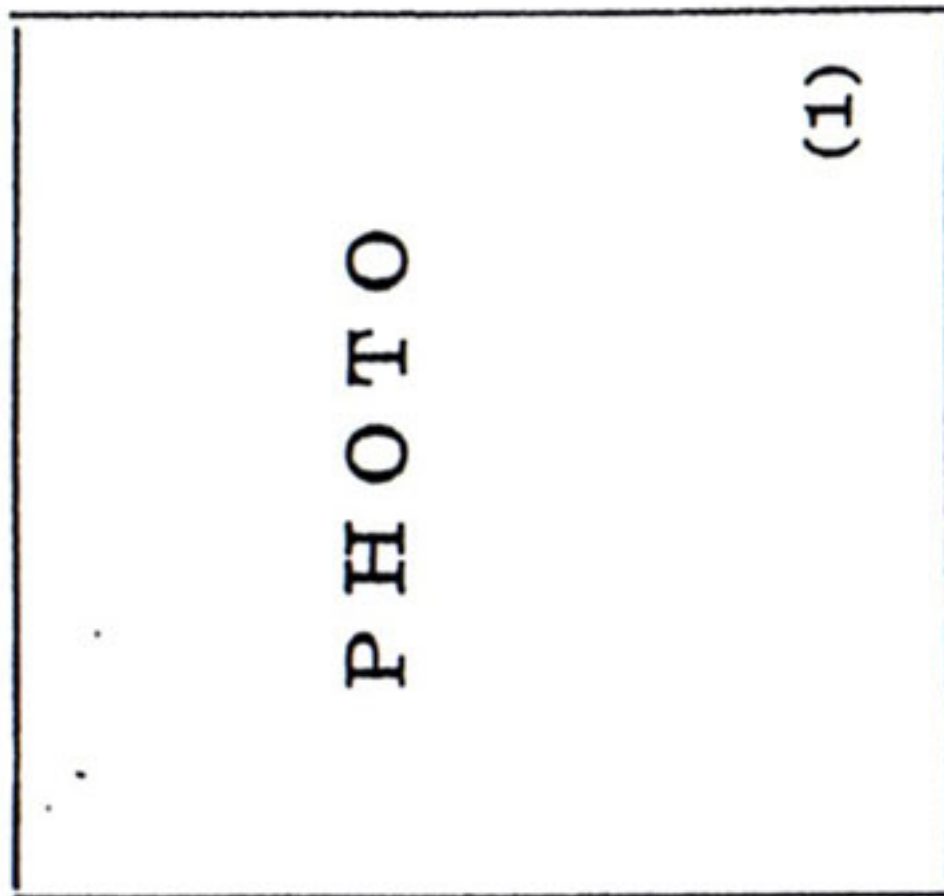
M.....
.....

Les autorités constituées recon-
naîtront en cette qualité; elles sont invi-
tées à lui prêter aide et protection dans
l'exercice de ses fonctions.

(L'acte de la prestation de serment par

M.....
en date du
a été enregistré le
au Bureau Vol.
fo case).

Signature du porteur.



M..... exercera ses
attributions dans

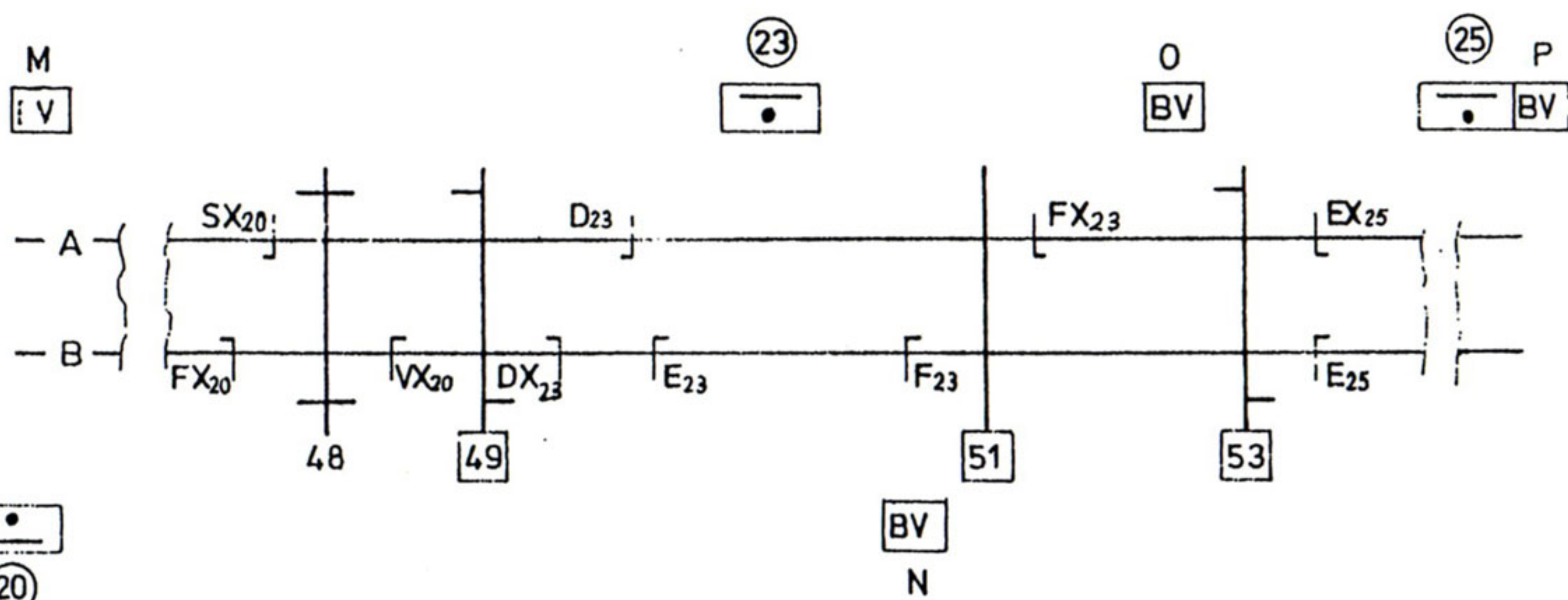
Bruxelles, le
Au nom du Ministre :
Le Secrétaire Général,

(1) A revêtir du cachet du Ministère des Affai-
res Economiques.

<p>Au nom de S.M. le Roi des Belges, Le Ministre des Finances commet M..... à l'emploi de</p> <p>Les autorités constituées le reconnaîtront en cette qualité; elles sont invitées à lui prêter aide et protection dans l'exercice de ses fonctions.</p> <p>Bruxelles, le 19.... (signé) :</p> <p>Pour expédition conforme : Le Directeur Général,</p>	<p>Le soussigné certifie que M..... a prêté le serment requis le 19....., et que l'acte de prestation a été enregistré au bureau de le 19....., volume, folio, case, au droit de A 19....</p>	<p>M..... a été installé aujourd'hui dans l'exercice de ses fonctions. A 19.... Le</p>	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="722 753 999 1050">Désignation des résidences</th> <th data-bbox="722 463 999 753">Dates des décisions fixant les résidences</th> <th data-bbox="722 178 999 463">Signature (1)</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Désignation des résidences	Dates des décisions fixant les résidences	Signature (1)				<p>(1) Contrôleur — Inspecteur — Directeur.</p>
Désignation des résidences	Dates des décisions fixant les résidences	Signature (1)								

EXEMPLE DE TABLEAU DE REPERAGE DES PN.

LIGNE 36 — BRUXELLES Nd — LIEGE G.				
Sens M — P		PN N° Cumulée	Sens P — M	
Gare (ou point d'arrêt) de repérage			Gare (ou point d'arrêt) de repérage	
Identité	Distance au PN		Identité	Distance au PN
M	2526	48	N	3860
M	3287	50277 49	N	3099
N	1052	51038 51	O	2113
O	38	55189 53 57340	P	3651



**EXTRAIT DU TABLEAU DE REPERAGE DES PN.
GARE DE EZEMAAL BLOCK 23.**

LIGNE 36 — BRUXELLES Nd — LIEGE G.								
Sens M — P				PN N° Cumulée	Sens P — M			
Gare (ou point d'arrêt) de repérage					Gare (ou point d'arrêt) de repérage			
VNS - Voie A		CVT - Voie B			VNS - Voie B		CVT - Voie A	
Identité	Dis- tance au PN	Identité	Dis- tance au PN		Identité	Dis- tance au PN	Identité	Dis- tance au PN
Aucun S 379		Aucun S 379		48	—	—	N	3860
Aucun S 379		Aucun S 379		50277	—	—	N	3099
N	1052	N	1052	49	Aucun S 379		—	—
O	38	O	38	51038	Aucun S 379		Aucun S 379	
				51				
				55189				
				53				
				57340				

COMMUNICATIONS A ECHANGER.

I. INFORMATION D'UNE IRREGULARITE A UN PN.

Agent		Information donnée
Informateur	Informé	
Desservant du poste qui constate l'irrégularité	— Chst intéressé — Desservant du poste voisin	« Passage(s) à niveau no(s) (*)
Chst qui constate l'irrégularité	— Desservant du poste	

(*) A compléter par l'irrégularité constatée (art. 256).

II. TRANSMISSION DE LA DELIVRANCE DE FORMULAIRES S 379 SIMPLES.

a) Lignes dispatchisées.

Agent		Information ou ordre donné ou reçu
Informateur	Informé	
Chst 1	Dispatcher	« Faites délivrer S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) ».
Dispatcher	Chst 2 (+ Chst)	« Délivrez le S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) (*) au(x) train(s) qui suivra (suivront) le train n° ».
		« Délivrez le S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) (*) au(x) train(s) n°(s) ».
Dispatcher — Chst 1 — Chst 2 — (+ Chst)	→ Chst 1 → Signaleur 1 → Signaleur 2 (+ Signaleur ...)	« Les S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s)..... seront remis par la gare aux trains qui suivront le train n° ».
		Les S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) seront remis par la gare aux trains n°s ».

b) Lignes non dispatchisées.

Agent		Information ou ordre donné ou reçu
Informateur	Informé	
Chst 1	Chst 2 (+ Chst)	« Délivrez le S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) (*) au(x) train(s) qui suivra (suivront) le train n° ».
		« Délivrez le S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) (*) au(x) train(s) n°(s) ».
Chst 1 — Chst 2 — (+ Chst)	→ Signaleur 1 → Signaleur 2 (+ Signaleur ...)	« Les S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s)..... seront remis par la gare aux trains qui suivront le train n° ».
		Les S 379 pour le(s) passage(s) à niveau n°(s) seront remis par la gare aux trains n°s ».

(*) Lorsque le chst informé ne dispose pas du tableau de repérage, le télégramme doit être complété par ces indications.

III. INFORMATION « DELIVRANCE EXECUTEE ».

Agent		Information donnée
Informateur	Informé	
Le chst qui délivre le formulaire S 379	Desservant du poste qui autorise le mouvement vers le(s) PN intéressé(s)	« S 379 délivré pour le train n° »

IV. INFORMATION « FIN DE L'IRREGULARITE ».

Agent		Information donnée
Informateur	Informé	
Desservant du poste qui constate la fin de l'irrégularité	— Chst intéressé — Desservant du poste voisin	« Passage(s) à niveau n°(*) irrégularité terminée ». « Passage(s) à niveau n°(*) irrégularité subsiste »
Chst qui constate la fin de l'irrégularité	Desservant du poste	