

Art. 3 — La présente ordonnance sera exécutée comme loi de la République togolaise.

Lomé, le 3 septembre 1969

Gal. E. Eyadéma

DECRETS

DECRET N° 69-162 du 27-8-69 agréant la société des allumettes du Bénin S.A. comme entreprise prioritaire.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.

Vu les ordonnances n° 15 et 16 du 14 avril 1967 portant désignation du président de la République, dissolution du comité de réconciliation nationale et formation du gouvernement ;

Vu la loi n° 65-10 du 21 juillet 1965 portant code des investissements ;

Vu la requête du 19 juillet 1968 de la société des allumettes du Bénin ;

Sur proposition de la commission des investissements ;

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie, du tourisme et du plan ;

Le conseil des ministres entendu,

DECRETE :

Article premier — Est agréée au régime d'entreprise prioritaire, la Société des Allumettes du Bénin (SAB) au capital social de 1 million de francs CFA exploitant une usine d'allumettes en plastique.

Art. 2 — Cet agrément vaut pour l'achat des machines et du matériel nécessaires au montage et au fonctionnement de l'usine conformément aux dispositions de la loi n° 65-10 du 21 juillet 1965 portant code des investissements.

Art. 3 — Le matériel admis en franchise de droits et taxes d'entrée en vertu des présentes dispositions ne pourra être cédé ou prêté à titre gratuit ou onéreux qu'après paiement des droits et taxes au tarif de droit commun en vigueur au moment de la cession ou du prêt ; la valeur à prendre en considération pour l'application de ces droits et taxes sera celle du jour de la cession ou du prêt.

Art. 4 — En dehors des produits, matériaux, matériels, marchandises et matériels d'équipement pouvant bénéficier d'exonération, prévus par les décrets n° 65-180 et n° 65-181 du 15 décembre 1965, la commission des investissements se réserve le droit d'arrêter de commun accord avec la société, la liste d'autres matières premières ou produits non prévus dans les listes dressées par les décrets ci-dessus et jugés indispensables au fonctionnement de l'entreprise.

Art. 5 — La société veillera à ce que son programme de réalisation soit conforme aux données essentielles qu'elle a fournies pour justifier sa demande d'agrément, faute de quoi, le présent agrément lui sera retiré conformément aux dispositions du code des investissements.

Art. 6 — Le présent décret, qui prend effet à partir de la date de sa signature sera enregistré et publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 27 août 1969

Gal. E. Eyadéma

DECRET N° 69-163 du 27-8-69 portant application du règlement général d'exploitation des chemins de fer du Togo.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.

Vu l'ordonnance n° 16 du 14 avril 1967 ;

Vu le décret du 2 mars 1938 rendant applicable au Togo le décret du 9 mai 1937 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer en Afrique occidentale ;

Vu l'arrêté n° 215 du 12 avril 1938 promulguant au Togo le décret du 2 mars 1938 ;

Vu l'arrêté n° 76 du 13 février 1945 rendant applicable au réseau du chemin de fer du Togo le règlement général d'exploitation en vigueur sur les réseaux de l'Afrique occidentale française ;

Sur proposition du ministre des travaux publics ;

Le conseil des ministres entendu,

DECRETE :

Article premier — Est approuvé le présent « règlement général d'exploitation » des chemins de fer du Togo annexé au présent décret.

Art. 2 — Pour tout accident résultant d'une infraction aux prescriptions du règlement, les agents du chemin de fer restent sous l'action de droit commun et les peines et amendes qu'ils pourront encourir pour ce fait ne se confondront pas avec celles qui leur seront infligées par le service des chemins de fer.

Art. 3 — Toutes dispositions contraires au présent règlement général d'exploitation sont abrogées.

Art. 4 — Le présent décret sera enregistré et publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 27 août 1969

Gal. E. Eyadéma

INTRODUCTION

Le règlement général d'exploitation se compose de six titres :

Titre premier : Signaux

— Les articles de ce titre vont du numéro 1 au numéro 31.

Titre II : Circulation des trains et machines

— Les articles de ce titre vont du numéro 32 au numéro 148.

Titre III : Service des gares

— Les articles de ce titre vont du numéro 149 au numéro 186.

Titre IV : Service des trains

— Les articles de ce titre vont du numéro 187 au numéro 220.

Titre V : Service des mécaniciens et aide-mécaniciens

— Les articles de ce titre vont du numéro 221 au numéro 256.

Titre VI : Service de la voie — Entretien et surveillance de la voie

— Les articles de ce titre vont du numéro 257 au numéro 299.

Le titre premier doit obligatoirement être connu de tous les agents du service actif. Les titres suivants doivent être connus de tous les agents pouvant avoir, à un instant donné, à utiliser leurs prescriptions.

REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION

TITRE PREMIER

Signaux

CHAPITRE PREMIER

Dispositions fondamentales

Article premier — Les signaux constituent un langage de convention précis au moyen duquel les agents des gares, de la voie, des trains et des machines sont en communication les uns avec les autres pour la transmission des ordres ou avis concernant la sécurité, la régularité de la marche des trains.

Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux.

Art. 2 — Tout ordre transmis par un signal est absolu et doit être exécuté immédiatement.

L'inexécution ou l'observation des signaux, pouvant entraîner les conséquences les plus funestes, constitue la faute la plus grave dont un agent puisse se rendre coupable.

Art. 3 — Sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train non attendu devait survenir.

Art. 4 — L'absence de tout signal indique que la voie est libre. Tout signal qui se présente dans une position douteuse, ou dont la lanterne est éteinte la nuit, doit être considéré comme étant dans la position fermée.

Sur les sections de ligne où les feux verts et rouges des carrés sont remplacés par des dispositifs réfléchissants, le mécanicien d'une locomotive ou d'un autorail dont le phare est éteint devra considérer le signal carré comme se trouvant dans la position de fermeture.

Art. 5 — Les signaux se divisent en signaux optiques et signaux acoustiques.

CHAPITRE II

*Signaux optiques**Dispositions générales*

Art. 6 — Les signaux optiques diffèrent suivant qu'ils sont de jour ou de nuit.

Les signaux de nuit doivent être employés :

1°) du soir, quand le jour baisse, jusqu'au jour, le soleil étant levé ;

2°) pendant le jour, en même temps que les signaux de jour, lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir un homme à 100 mètres. Dans ce cas, conformément à l'article 27, ils sont doublés par des pétards.

Art. 7 — Les signaux optiques comprennent :

- les signaux mobiles,
- les signaux fixes,
- les signaux des trains ou des machines isolées.

§ 1. — *Signaux mobiles*

Art. 8 — Les signaux mobiles comprennent des plaques, des drapeaux ou des guidons verts, jaunes ou rouges, le bras ou un objet quelconque, des feux blancs, verts, jaunes ou rouges.

Ces signaux s'emploient :

- 1°) pour régler la marche des trains ou des machines
- 2°) dans les manœuvres.

Ils s'exécutent :

— le jour, au moyen de plaques, de drapeaux ou de guidons verts, jaunes ou rouges ;

— la nuit, au moyen de lanternes pouvant donner à volonté, soit un feu vert, blanc ou rouge, soit, dans les manœuvres, un feu blanc ou rouge.

Sauf dans les manœuvres, les feux peuvent être remplacés par des dispositifs réfléchissants de même couleur.

Les feux de couleur blanche ne sont utilisés que dans les cas prévus aux articles 8, 12, 19, 20 et 192.

1°) — *Marche des trains ou machines*

Art. 9 — *Signaux de jour* — Le drapeau roulé ou dans son fourreau, le drapeau ou guidon vert, le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train, indique que la voie est libre.

La plaque jaune ou le drapeau jaune déployé ou le guidon jaune, commandent le ralentissement. Ils indiquent que le mécanicien doit réduire immédiatement sa vitesse de façon à ne pas dépasser les vitesses prévues à l'article 28.

Le drapeau rouge déployé commande l'arrêt immédiat, à défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé soit en agitant vivement un objet quelconque, de haut en bas et de bas en haut, soit en levant les bras de toute leur hauteur.

Signaux de nuit — Le feu vert au repos indique que la voie est libre.

— le feu jaune au repos commande le ralentissement

— le feu rouge, ou toute lumière vivement agitée de haut en bas et de bas en haut, commande l'arrêt immédiat.

Art. 10 — Les drapeaux et feux rouges sont employés en particulier par les chefs de train et serre-freins, pour commander l'arrêt au mécanicien.

Dans ce cas particulier, les signaux sont faits, si besoin est, aux agents de la voie rencontrés, qui doivent immédiatement les répéter au mécanicien.

Art. 11 — Les agents chargés de faire les signaux peuvent être remplacés :

— le jour, par un drapeau ou un guidon ;

— la nuit, par une lanterne ou un dispositif réfléchissant.

Le drapeau rouge déployé, le guidon rouge ou le feu rouge, lorsqu'ils sont placés à l'intérieur d'une voie, commandent l'arrêt immédiat à tout train ou toute machine se présentant sur cette voie.

Le drapeau rouge déployé, le guidon rouge ou le feu rouge, lorsqu'ils sont placés à l'intérieur et immédiatement à droite d'une voie, dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, commandent l'arrêt immédiat à ce train ou à cette machine.

La plaque jaune ou le drapeau jaune déployé, le guidon jaune ou le feu jaune, lorsqu'ils sont placés à l'intérieur et immédiatement à droite d'une voie dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, commandent le ralentissement à ce train ou à cette machine.

Le drapeau roulé, le guidon vert ou le feu vert, lorsqu'ils sont placés à l'extérieur et immédiatement à droite d'une voie, dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, indiquent le point où la vitesse normale peut être reprise.

2°) — *Mouvements dans les manœuvres*

Art. 12 — Les mouvements de machines de tous types remorquant ou non des véhicules sont commandés au moyen des signaux suivants :

— le jour :

un drapeau roulé tenu verticalement à bout de bras au-dessus de la tête ou un bras tenu vertical ordonne de tirer ;

un drapeau roulé ou le bras balancé horizontalement vers le bas du corps, ordonne de refouler ;

un drapeau rouge déployé ou un objet quelconque agité de haut en bas et de bas en haut ou les bras levés de toute leur hauteur commandent l'arrêt immédiat ;

un drapeau roulé ou le bras présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillation vertical ordonne de ralentir.

— la nuit :

une lanterne à feu blanc, tenue à bout de bras au-dessus de la tête ordonne de tirer ;

une lanterne à feu blanc balancée horizontalement, ordonne de refouler ;

la présentation du feu blanc avec un léger mouvement d'oscillation vertical ordonne de ralentir ;

une lanterne à feu rouge présentée au mécanicien ou un feu quelconque agité vivement de haut en bas et de bas en haut, commande l'arrêt.

En ce qui concerne les ordres « Tirez » et « Refoulez », le mouvement correspondant est déterminé comme suit :

— lorsqu'il s'agit d'une machine attelée à l'extrémité d'une rame de véhicules, la machine « Tirez » quand, dans le sens du mouvement, elle précède les véhicules, elle « Refoulez » quand elle suit les véhicules ;

— lorsqu'il s'agit d'une machine HLP ou d'une machine intercalée entre les véhicules, « Tirez » commande au mécanicien de s'éloigner de l'agent qui fait le signal, « Refoulez » commande au mécanicien de s'en rapprocher.

§ 2 — Signaux fixes

Art. 13 — Les signaux fixes sont placés sur le côté droit de la voie dans le sens de la marche des trains ou machines vers le point à protéger.

Les signaux fixes de la voie sont :

1°) les signaux avancés à plaque ronde peinte en rouge s'adressant aux trains ou machines circulant sur les voies principales ;

2°) les signaux d'arrêt absolu à plaque carrée peinte en damier rouge et blanc s'adressant aux trains ou machines circulant sur les voies principales et les voies de service ;

3°) les signaux de ralentissement à plaque ronde peinte en jaune s'adressant aux trains ou machines circulant sur les voies principales ;

4°) les signaux divers.

1°) — Signaux avancés à plaque ronde peinte en rouge

Art. 14 — Le signal avancé est constitué par une plaque ronde et dont l'une des faces — celle qui, dans la position perpendiculaire à la voie, se présente aux trains ou machines se dirigeant vers le point annoncé — est peinte en rouge et entourée d'une bordure blanche, tandis que l'autre est peinte en gris.

Ce signal est employé pour annoncer à distance minimum de 500 mètres les signaux d'arrêt absolu protégeant les gares et les autres points où les trains peuvent rencontrer des obstacles.

Ce signal n'est pas manœuvrable. Il présente toujours sa face rouge perpendiculaire à la voie et doit être considéré comme étant en position de fermeture. Etant muni d'un dispositif réfléchissant, il n'est pas éclairé la nuit. Son approche peut être

signalé par trois mitillons, comportant successivement trois bandes, deux bandes et une bande obliques noires sur fond blanc, et placés à 450, 300 et 150 mètres en avant de chaque signal d'avertissement.

Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal avancé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens mis à sa disposition et ne s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue s'il se présente un obstacle, au signal d'arrêt absolu si celui-ci est fermé, ainsi qu'au signal mobile d'arrêt absolu qui peut lui être présenté.

2°) — Signaux d'arrêt absolu à plaque carrée peinte en damier rouge et blanc

Art. 15 — Les signaux d'arrêt absolu couvrent à petite distance les gares et tous les autres points tels que les aiguilles prises en pointe qui exigent une protection particulière.

Les plaques-carrées de ces signaux sont peintes en damier rouge et blanc sur la face qui, dans la position perpendiculaire à la voie, se présente aux trains ou aux machines se dirigeant vers le point à protéger et en blanc sur l'autre face.

La nuit, ils présentent aux trains ou aux machines se dirigeant vers le point à protéger un feu vert quand ils sont effacés ou un feu rouge quand ils sont fermés.

Le signal effacé parallèlement à la voie le jour, ou présentant un feu vert la nuit, indique que la voie est libre.

Le signal présentant le jour, le damier rouge et blanc perpendiculairement à la voie, ou, la nuit, un feu rouge, commande l'arrêt absolu. Il ne peut être franchi tant qu'il commande l'arrêt sauf dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article 83.

Toutefois, sur les sections de ligne où les feux rouges et verts des carrés sont remplacés par des dispositifs réfléchissants, la nuit, ils présentent aux trains ou aux machines se dirigeant vers le point à protéger, un dispositif réfléchissant de couleur verte quand ils sont effacés et de couleur rouge quand ils sont fermés. Le signal effacé présentant un dispositif de couleur verte, la nuit, indique que la voie est libre.

Le signal présentant un dispositif de couleur rouge, la nuit, commande l'arrêt absolu.

Ces signaux qui sont normalement en position de fermeture ne doivent être effacés que pour permettre l'entrée des trains attendus, si rien ne s'y oppose par ailleurs, et notamment si la voie principale est libre de tout obstacle. Ils doivent être fermés dès qu'ils ont été franchis.

3°) — Signaux de ralentissement à plaque ronde peinte en jaune

Art. 16 — Les signaux fixes de ralentissement à plaque peinte en jaune peuvent être employés au lieu des signaux mobiles prévus aux articles 8, 9 et 11 lorsque le ralentissement est motivé par une cause permanente et d'une durée prolongée.

La nuit, les signaux fixes de ralentissement présentent un feu ou dispositif réfléchissant jaune aux trains ou machines auxquels ils doivent commander le ralentissement.

Le signal présentant sa face jaune perpendiculaire à la voie le jour, ou son feu ou dispositif réfléchissant jaune la nuit, commande le ralentissement dans les conditions prévues par l'article 28.

Un drapeau roulé, ou un guidon vert le jour, ou un feu vert ou dispositif réfléchissant la nuit, indiquent au mécanicien le point à partir duquel la marche normale peut être reprise.

4°) — *Signaux divers*

Art. 17 — A) Les signaux qui ne sont pas en service portent deux planchettes blanches disposées en croix de Saint-André.

Les cocardes sont placées en position d'ouverture ou démontées. Les signaux non en service ne sont pas éclairés la nuit.

B) — En plus de ces signaux fixes, une instruction du directeur définit les signaux T.I.V. (Tableaux Indicateurs de Vitesse), les signaux annonceurs de courbes à faible rayon, les signaux d'embranchement de pleine voie, les signaux de passages à niveau, les signaux de points rail-route, les signaux de halte.

§ 3 — *Signaux des trains ou des machines isolées*

Art. 18 — Le jour, les trains ou machines circulant isolément, doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule un signal de queue constitué par une plaque de queue (plaque circulaire rouge à bordure blanche).

Art. 19 — Pendant la nuit, en dehors des gares, toute machine circulant isolément doit montrer, au moins un feu blanc à l'avant, c'est-à-dire dans le sens de la marche, et un feu rouge à l'arrière.

Sur les sections de ligne où les feux rouge et vert des carrés sont remplacés par des dispositifs réfléchissants, le feu blanc à l'avant est constitué par au moins un phare électrique puissant.

Dans les gares, toute machine circulant pour le service doit montrer un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

Art. 20 — La nuit, tout train en marche ou en stationnement doit montrer au moins un feu blanc à l'avant.

Tout train en marche ou en stationnement doit montrer à l'arrière, sauf les cas ci-après spécifiés : deux feux rouges placés aux angles supérieurs du dernier véhicule.

Ces deux signaux de côté présentent toujours des feux blancs vers l'avant du train, ils ne sont pas obligatoires dans le cas des trains légers.

Les dispositions concernant les signaux des trains en marche ou en stationnement ne s'appliquent pas aux trains ou parties de trains en manœuvre dans les gares.

CHAPITRE III

Signaux acoustiques

Art. 21 — Les signaux acoustiques sont les suivants :

- 1°) la voix,
- 2°) l'avertisseur de la machine,
- 3°) le sifflet de poche,
- 4°) le cornet des agents de train,
- 5°) les signaux détonnants ou pétards.

§ 1 — *Voix*

Art. 22 — La voix ne s'emploie pour les signaux que dans les manœuvres.

Les mouvements de machines remorquant ou non des voitures ou wagons peuvent être commandés au moyen de la voix par les mots « Tirez » ou « Refoulez ».

La direction des mouvements ainsi commandés est déterminée par la position de la machine dans les conditions prévues par l'article 12.

L'agent qui doit commander à la voix des mouvements de machine doit donc se rendre préalablement compte de la position de la machine par rapport à la rame.

§ 2 — *Avertisseur de la machine*

Art. 23 — Les mécaniciens communiquent au moyen de l'avertisseur avec les agents des trains, des gares ou de la voie, de la manière suivante :

Un coup d'avertisseur prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement ;

Deux coups d'avertisseur brefs et saccadés commandent de serrer les freins ;

Plusieurs coups d'avertisseur saccadés — trois au minimum — commandent de serrer les freins jusqu'à refus tout en évitant l'enrayage ;

Un coup d'avertisseur bref commande de desserrer les freins ;

Quatre coups d'avertisseur prolongés rappellent un agent détaché pour protéger un train ou une machine à l'arrêt en pleine voie.

Art. 24 — En route, les mécaniciens doivent faire usage de l'avertisseur pour commander l'attention dans les cas suivants :

- 1°) à l'approche des gares et des passages à niveau ;
- 2°) au franchissement d'un signal d'avertissement d'une gare ;
- 3°) à l'approche des courbes à visibilité réduite ;
- 4°) toutes les fois que la voie ne leur paraît pas libre et, en particulier s'ils aperçoivent à proximité une ou plusieurs personnes ;
- 5°) à toute rencontre de signaux de chantier en pleine voie.

§ 3 — *Sifflet de poche*

Art. 25 — L'ordre de départ d'un train est donné au chef de train par le chef de gare, au moyen d'un coup de sifflet de poche donné à proximité du fourgon de tête. Le mécanicien doit attendre le signal du chef de train avant de se mettre en marche.

Le même coup de sifflet de poche donné à proximité d'une machine isolée devant se mettre en route, donne l'ordre de partir.

Lorsqu'un train qui vient de se mettre en marche doit être aussi arrêté pour une cause quelconque, le chef de gare en donne le signal par des coups de sifflet saccadés, ce signal est répété par le chef de train au moyen de son cornet.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du chef de gare dès qu'il les entend, alors même que le chef de train ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit.

Ces sifflets servent aussi à transmettre les commandements aux mécaniciens lors des manœuvres.

Deux coups de sifflet prolongés signifient « Tirez ».

Trois coups de sifflet prolongés signifient « Refoulez ».

Quatre coups de sifflet prolongés signifient « Ralentissez ».

Plusieurs coups de sifflet saccadés signifient « Arrêtez ».

§ 4 — *Cornet des agents de train*

Art. 26 — Lorsque l'ordre de départ d'un train a été donné au chef de train par le chef de gare au moyen d'un coup de sifflet de poche, le chef de train commande à son tour au mécanicien la mise en marche au moyen d'un coup de cornet.

Un coup de cornet ordonne également la mise en marche d'un train arrêté en pleine voie pour une raison quelconque.

Lorsqu'un train est en mouvement, plusieurs coups brefs de cornet commandent l'arrêt.

Chaque coup de cornet peut être remplacé par un coup long d'une sonnerie électrique pour les convois munis de ce dispositif.

§ 5 — Signaux détonants ou pétards

Art. 27 — Les agents de la voie, de l'exploitation, de la traction, sont munis de signaux détonants ou pétards.

Ces signaux sont employés de jour comme de nuit pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt quand ceux-ci ne peuvent être aperçus à une distance d'au moins 100 mètres, ou, la nuit, lorsque les signaux ne peuvent rester éclairés.

Dans ces deux cas, on doit placer deux pétards au moins, et trois par temps humide, dont un sur chaque rail, à 25 ou 30 mètres d'intervalle et à 150 mètres en avant du signal optique qu'ils complètent.

Des pétards peuvent être exceptionnellement employés isolément, c'est-à-dire sans signal mobile d'arrêt, pour protéger un obstacle, lorsqu'il est matériellement impossible à l'agent de rester sur place pour présenter le signal mobile d'arrêt.

La détonation d'un ou plusieurs pétards impose au mécanicien l'obligation de se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal commandant l'arrêt. Si à partir du lieu de l'explosion, après un parcours d'au moins 1.500 mètres, il ne se présente ni obstacle ni signal commandant l'arrêt, le mécanicien peut reprendre sa vitesse normale.

Dès que la cause qui a fait placer des pétards a cessé d'exister les agents de la voie, de l'exploitation ou de la traction doivent enlever les pétards quand ils sont à même de le faire.

CHAPITRE IV

Distance d'application des signaux

§ 1 — Signaux de ralentissement

Art. 28 — En règle générale — Les signaux de ralentissement en pleine voie doivent être faits à cinq cents mètres au moins du point où le ralentissement doit être obtenu.

Tout mécanicien qui aperçoit un signal de ralentissement doit immédiatement réduire sa vitesse, de façon à ne pas dépasser un maximum de :

— 30 kilomètres à l'heure s'il s'agit d'un train léger ou d'un train express entièrement muni du frein continu, d'un autorail ou d'une draine ;

— 20 kilomètres à l'heure pour tous les autres trains.

Le point où le ralentissement doit finir est indiqué par un drapeau roulé ou un guidon vert le jour et par un feu vert (ou dispositif réfléchissant) la nuit.

Le mécanicien peut reprendre sa marche normale à partir de ce point.

§ 2 — Signaux d'arrêt

Art. 29 — En règle générale — Les signaux d'arrêt en pleine voie doivent être faits à mille mètres au moins du point à protéger (en particulier s'il s'agit de la couverture du dernier véhicule d'un train arrêté).

Cette distance peut être modifiée en vertu d'instructions spéciales du directeur sans toutefois qu'elle puisse être inférieure à cinq cents mètres.

Hormis les cas prévus par les règlements, les signaux d'arrêt doivent être faits en arrière et en avant.

CHAPITRE V

Mesures d'ordre

Art. 30 — Tout agent qui s'aperçoit que la voie n'est pas complètement libre doit s'assurer que les signaux réglementaires sont faits pour protéger l'obstacle et les faire lui-même en cas de besoin.

Tout agent chargé de faire un signal ne peut quitter son poste que quand il en a reçu l'ordre formel, après avoir placé les signaux à vue, doublés s'il y a lieu des signaux détonants, et s'être assuré qu'ils ne seront pas déplacés ou éteints.

Art. 31 — Tous les agents du service actif doivent être porteurs d'un exemplaire du présent titre règlement général.

TITRE II

Circulation des trains et des machines

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 32 — Le directeur peut prendre toutes les mesures que les circonstances peuvent exiger, pour assurer la sécurité et la régularité du service.

Il peut déléguer ses pouvoirs par écrit à un ou plusieurs agents dirigeants de l'exploitation, désignés dans les articles ci-après par l'expression « chef du mouvement ».

Art. 33 — Les ordres adressés au personnel des gares et des trains et les ordres concernant la circulation des trains de toute nature doivent être vus et signés du chef du mouvement.

Art. 34 — Toutefois, un ordre de service du directeur peut désigner pour toute la ligne ou pour chaque section en particulier, un agent dénommé agent spécial de la voie unique qui est chargé de la surveillance de l'application du présent règlement et qui doit prendre toutes les mesures compatibles avec le dit règlement dans la section qui lui est dévolue. Il est responsable notamment de la commande des trains facultatifs et spéciaux.

Art. 35 — Tous les ordres écrits et les bulletins qui doivent être remis, dans les cas prévus au présent règlement, par les agents de gare aux agents des trains et réciproquement doivent, sans exception, être signés lisiblement immédiatement au-dessous de l'indication de sa qualité par l'agent qui les délivre.

CHAPITRE II

Nature des trains

Art. 36 — Les trains, au point de vue de leur mise en marche, se divisent en :

- 1°) trains réguliers ;
- 2°) trains facultatifs ;
- 3°) trains spéciaux ;
- 4°) trains de service ;
- 5°) trains circulant sur demande de voie libre.

Dans les textes réglementaires relatifs aux signaux ou à la circulation des trains, le terme « Train » s'applique non seulement aux trains proprement dits, mais également aux machines H.L.P., aux autorails, aux locotracteurs, aux draines non dérailables etc...

Art. 37 — Un train régulier est un train dont la marche est prévue au livret de la marche des trains et dont la circulation est prévue à l'avance par les documents relatifs à la marche des trains.

Art. 38 — Un train facultatif est un train dont la marche est prévue au livret de la marche des trains, mais dont la mise en circulation n'a lieu que suivant les besoins du service et qui doit être annoncée réglementairement.

Art. 39 — Un train spécial est un train à marche tracée dans chaque cas particulier, ne figurant pas au livret de la marche des trains faisant en principe l'objet d'un ordre de mouvement et devant être annoncé régulièrement.

Art. 40 — Un train circulant sur demande de voie libre est un train mis en marche exceptionnellement, non régulièrement annoncé et devant s'arrêter à toutes les gares, pouvant avoir un horaire approximatif, mais ne comportant pas d'ordre normal de circulation, par rapport aux trains à marche tracée et n'ayant pas suite ni croisements, ni garages au sens réglementaire de ces mots.

Art. 41 — Les trains de service sont ceux qui sont mis à la disposition des services du chemin de fer pour leurs besoins communs ou spéciaux.

Les mesures de sécurité à prendre pour la mise en marche de ces trains sont indiquées dans les articles 56 et 57 ci-après.

Art. 42 — Les trains réguliers, facultatifs, et les trains spéciaux se divisent en :

- 1°) autorails
- 2°) trains de voyageurs
- 3°) trains mixtes
- 4°) trains de marchandises.

CHAPITRE III

Composition et formation des trains

Art. 43 — Des ordres de service du directeur fixent, sous réserve des règles générales ci-après, la composition et le freinage des trains de voyageurs, de marchandises et des trains mixtes, en tenant compte de leur vitesse, de la puissance des machines, du profil et du tracé de la ligne.

Art. 44 — Il devra toujours y avoir, en tête de chaque train, entre la machine et la première voiture contenant des voyageurs, un véhicule ne contenant pas de voyageurs, sauf si la première voiture est métallique.

Art. 45 — Les machines doivent toujours être placées en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que dans les cas suivants :

- 1°) manœuvres exécutées soit dans le voisinage des gares, soit dans les gares mêmes ;
- 2°) distribution et reprise du matériel sur les voies situées en dehors des gares ;
- 3°) mouvement, entre une gare et un point où le passage en tête n'est pas possible, des trains de service pour transports de matériaux ;
- 4°) secours à donner aux trains de toutes natures ;
- 5°) pousse entre deux gares, par suite d'un profil plus dur, pour éviter en service normal le fractionnement des trains ;
- 6°) circulation de trains lourds composés de matériel homogène (train de minerai, par exemple).

Dans ces divers cas, la vitesse de marche d'un train poussé par une machine ne doit pas dépasser 25 kilomètres à l'heure.

Art. 46 — Un règlement spécial aux transports des matières explosives, inflammables, dangereuses, vénéneuses ou infectes fixe les dispositions à prendre pour l'inclusion dans les trains des véhicules contenant ces matières.

Art. 47 — Les wagons chargés de rails ou de toutes pièces de dimensions exceptionnelles rentrant dans la composition des trains transportant des voyageurs, doivent être placés le plus loin possible des voitures contenant des voyageurs.

Art. 48 — Toute circulation de trains ou de machines, en dehors des trains réguliers, ne pourra avoir lieu que sur l'autori-

sation du chef du mouvement ou, le cas échéant, de l'agent spécial de la voie unique.

Art. 49 — Cette autorisation n'est pas nécessaire dans le cas de secours ou de circulation de trains sur demandes de voie libre, conformément aux dispositions de l'article 25 ci-après.

CHAPITRE IV

Annnonce de la mise en marche des trains

§ 1 — Trains facultatifs

Art. 50 — Un train facultatif doit être annoncé à l'avance par dépêche.

Art. 51 — Aucun train facultatif ne pourra être mis en marche tant que l'agent spécial de la voie unique n'aura pas passé aux gares originaires de ces trains une dépêche d'autorisation de mise en route.

Cette autorisation ne sera donnée par l'agent spécial de la voie unique de la ligne intéressée que quand les dépêches de commande et les accusés de réception ci-après auront été passés :

Dépêche : « Agent spécial voie unique à (gare origine du train) qui fera suivre de poste en poste jusqu'à (gare terminus du train) qui accusera réception agent spécial de la voie unique et chef de gare origine du train. Agent spécial de la voie unique à gares, chefs de districts, chefs de brigades :

« Prenez note que le train facultatif n° aura bien lieu le (jour et date) entre et (éventuellement et retour) ».

§ 2 — Trains spéciaux

Art. 52 — Un train spécial ou réglé par un ordre du jour du mouvement (OJM) doit être annoncé à l'avance par dépêche et mise en marche en application de l'article 51 mais avec le texte de la dépêche de commande que voici :

a) Trains spéciaux prévus par OJM :

« Prenez note que le train spécial prévu par OJM n° du aura lieu le (jour et date) entre et (éventuellement et retour) ».

b) Autres trains spéciaux :

« Prenez note qu'un train spécial circulera le (jour et date) entre et (éventuellement et retour) à une vitesse de km/h dans les conditions et horaires ci-après : (heure de départ et d'arrivée, arrêts dans les gares intermédiaires, croisements et dépassements prévus) ».

Art. 53 — Dès réception des dépêches prévues aux articles 51 et 52, la gare terminus du train facultatif ou spécial donne immédiatement après réception de la dépêche, l'accusé de réception suivant :

« De (nom de la gare) à agent spécial de la voie unique et gare origine du train — Reçu par fil omnibus la dépêche ci-après arrivant de poste en poste (répéter textuellement la dépêche) ».

Au reçu de cette dépêche, l'agent spécial de la voie unique, après s'être assuré que celle-ci est la même que celle expédiée, peut autoriser, si rien ne s'y oppose par ailleurs, la mise en route du train annoncé par la dépêche suivante :

« Agent spécial de la voie unique à (gare origine du train) autorise mise en route du (train facultatif, spécial, draine), objet de l'annonce n° du ».

Art. 54 — Lors de la passation d'une annonce d'un train facultatif ou spécial, les gares sont avisées par fil omnibus de gare en gare.

Au cas où des gares intermédiaires ne peuvent être touchées, le fait doit être signalé à l'agent spécial de la voie unique, qui suspend l'expédition du train annoncé jusqu'à ce que toutes les gares soient avisées (voir cependant article 55).

§ 3 — Trains circulant sur demande de voie libre

Art. 55 — Exceptionnellement, une gare peut expédier un train non annoncé en se conformant rigoureusement aux prescriptions suivantes :

1^o) Le chef de la gare de départ indique sur le journal du train et sur le bulletin mod. 001 RGE remis au chef de train et au mécanicien que le train n'est pas régulièrement annoncé et qu'il doit s'arrêter à toutes les gares. Le chef de train s'assure, avant de répercuter l'ordre de départ au mécanicien, que cette prescription a été remplie.

2^o) Le train s'arrête à chaque gare pour y prendre, par bullet. 001 RGE remis au chef de train et au mécanicien, l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante.

Cet ordre n'est donné par le chef de gare qu'après qu'il s'est assuré par l'échange des dépêches prévues à l'article 61 ci-après que la voie est libre jusqu'à la gare suivante.

Cette prescription est impérative, par suite, aucun train non régulièrement annoncé ne peut être expédié dans le cas où les communications par fil sont défectueuses ou interrompues.

Mais il faut de plus assurer l'arrêt des trains de sens contraire dans les gares où ils doivent croiser cette circulation imprévue. A cet effet, le chef de la gare de croisement à laquelle la voie est demandée pour un train circulant sur demande de voie libre doit, avant de l'accorder, prendre les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir le ou les trains de sens contraire.

Lorsqu'il s'agit d'un train de service ou d'une machine de secours, il sera fait application par ailleurs des dispositions prévues par les articles 65 à 69 et les articles 116 à 121.

§ 4 — Trains à charger en pleine voie — Trains de service

Art. 56 — Les trains à charger en pleine voie, les trains de service sont annoncés et on leur itinéraire prévu jusqu'au lieu où ils doivent travailler, comme les trains spéciaux.

Quand ces trains doivent s'arrêter pour charger ou décharger entre deux gares, les heures pendant lesquelles ils pourront occuper la voie, les points et les heures de garage seront autant que possible prévus par le chef du gouvernement, ou le cas échéant, l'agent spécial.

Art. 57 — Toutes les fois qu'un train de service sera autorisé à circuler, il sera placé sous la responsabilité d'un agent qui l'accompagnera constamment et sans l'ordre duquel aucun mouvement ne pourra avoir lieu.

Cet agent recevra le titre de chef de transport.

CHAPITRE V

Expédition des trains

Demande de voie

§ 1. — Trains réguliers

Art. 58 — Quinze minutes au plus tôt et cinq minutes au plus tard avant l'heure fixée pour le départ ou le passage d'un train régulier, le chef de gare doit demander la voie à la première gare en avant par la dépêche ci-après :

« Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant) — Puis-je envoyer train n° ? ».

A laquelle la première gare en avant répond, si rien ne s'y oppose :

« Pouvez envoyer train n° ».

Aussitôt après le départ du train, le chef de gare annonce par la dépêche :

« Gare A à gare B : train n° parti à heures minutes ».

Quand le train pour lequel la voie a été demandée est parvenu complet à la gare B, la gare B passe la dépêche suivante :

« Gare B à gare A : train n° parvenu complet à heures minutes ».

Un train est parvenu complet lorsqu'il est arrivé porteur des signaux de queue réglementaires.

Les chefs de gares, avant de passer la dépêche précitée, doivent avoir acquis la certitude que le train est parvenu complet.

Lorsque le train attendu doit franchir une gare sans arrêt, l'échange des dépêches de demande de voie doit être réglé dans les conditions telles que le chef de gare puisse recevoir voie libre de la gare suivante et efface le signal d'arrêt absolu devant le train attendu sans risque d'arrêter ce train.

Art. 59 — En cas d'interruption des communications par fil, les trains réguliers sont expédiés dans l'ordre prévu au livret de marche.

Le chef de train et le mécanicien seront prévenus par bulletin modèle 001 de l'interruption, et le train continuera sa marche jusqu'au signal d'arrêt absolu de la gare suivante qui devra être fermé. Il ne pourra se mettre en marche qu'après mise à voie libre de ce signal ou réception d'un bulletin modèle 001 l'autorisant à franchir ce signal fermé dans les conditions fixées par le 2^e alinéa de l'article 83.

Art. 60 — Si, d'après son horaire, un train ne doit pas s'arrêter dans toutes les gares situées sur son parcours, les chefs des gares où il ne doit pas y avoir d'arrêt doivent néanmoins demander la voie au poste suivant.

Cette demande devra être faite assez à temps pour que le train puisse être arrêté s'il est nécessaire, c'est-à-dire, si le chef de gare a été informé que la voie n'est pas libre ou si les communications par fil sont interrompues. Le chef de train et le mécanicien seront prévenus des causes de l'arrêt et ils se conformeront aux instructions données par le présent règlement général suivant le motif qui aura interrompu leur marche.

Si, au contraire, la voie est libre, le chef de gare se place à l'avance sur le quai et fait le signal indiqué à l'article 9 du règlement sur les signaux.

Ce sera seulement à la vue de ce signal que le mécanicien, qui aura suffisamment ralenti, pourra reprendre sa marche.

§ 2. — Trains facultatifs ou spéciaux

Art. 61 — Quinze minutes au plus tôt et cinq minutes avant l'heure fixée pour le départ ou le passage d'un train facultatif ou spécial régulièrement annoncé, le chef de gare doit demander la voie à la première gare en avant par la dépêche ci-après :

Dépêche : « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant) — Dernier train reçu de B est train n° Puis-je envoyer train facultatif n° (ou spécial) ? ».

A laquelle la première gare en avant répond :

Premier cas : Le train expédié de B à A est bien celui désigné par gare A : « Dernier train expédié de B à A est bien train n° Pouvez envoyer train facultatif n° (ou train spécial) ».

Deuxième cas : Le dernier train expédié de B à A n'est pas celui désigné par A : « Dernier train expédié de B à A n'est pas train n° mais bien train n° (dernier train expédié). Pourrez expédier train facultatif n° (ou train spécial) après arrivée du train n° (dernier train expédié) ».

Art. 62 — Chaque gare annoncera le départ du train spécial ou facultatif par la dépêche suivante transmise à la première gare en avant :

Dépêche : « Train facultatif n°..... (ou train spécial) parti à heures minutes ».

Art. 63 — Si les communications par fil sont interrompues, les trains facultatifs ou spéciaux régulièrement annoncés sont considérés comme réguliers et expédiés dans l'ordre prévu, par le livret de marche ou les avis donnés conformément aux prescriptions de l'article 59.

§ 3. — Trains circulant sur demande de voie libre

Art. 64 — La voie est demandée dans les mêmes conditions que pour un train facultatif ou spécial mais dans le texte des dépêches, l'expression « train facultatif ou spécial » est remplacée par « train circulant aux conditions de l'article 55 ».

§ 4. — Trains de service

Art. 65 — Les trains de service, à partir du moment où ils cessent de circuler en trains spéciaux sur demande de voie libre ne devront être expédiés que s'ils peuvent être de retour à la gare expéditrice ou garés à la première gare en avant vingt minutes au moins avant l'heure normale de départ du premier train circulant entre ces gares.

Art. 66 — Avant de laisser engager la voie par un train de service, le chef de gare doit échanger avec la première gare vers laquelle se dirige le train de service les dépêches suivantes :

Dépêche : « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant). Dernier train reçu de B est train n° Puis-je laisser engager voie par train de service entre A et B ? ».

REPONSE :

Premier cas : Le dernier train expédié de B à A est bien train n° « Pouvez laisser engager voie par train de service ».

Deuxième cas : Le dernier train expédié de B à A n'est pas celui indiqué par A : « Dernier train expédié de B à A n'est pas train n° mais bien train n°..... Quand aurez reçu train n° (dernier train expédié), pourrez laisser engager voie par train de service entre B et A ».

Art. 67 — Avant de laisser engager par un train de service la section de voie comprise entre deux gares, les chefs de ces gares s'assureront que les signaux couvrant leur gare du côté opposé à la section de voie engagée sont à l'arrêt, ils planteront, en outre, un drapeau rouge au milieu de la voie pour arrêter tout train qui pourrait pénétrer sur la section engagée.

Art. 68 — Lorsque le train de service est garé à la première gare en avant ou est revenu à la gare de départ, la gare qui l'a reçu en avise la gare suivante par la dépêche ci-après :

Dépêche : « Train de service à voie libre ».

Réponse : « Pris note de l'arrivée du train de service à gare de et de voie libre ».

Art. 69 — En cas d'interruption des communications par fil, les trains de service ne pourront circuler que sur blocage de canton et à la vitesse maximum de 25 km/h.

CHAPITRE VI

Désignation des voies pour la circulation des trains

Art. 70 — Les voies se classent en deux catégories :

1°) les voies principales qui sont les voies affectées à la circulation des trains entre les gares et à la traversée des gares, ou encore les voies affectées dans les gares à la réception ou au départ des trains de voyageurs ;

2°) les voies accessoires ou de service, qui sont les voies autres que les voies principales, notamment les voies de garage, voies de manœuvre, voies de stationnement des wagons et voies de dépôt des machines.

Il y a dans les gares deux voies de circulation principales ; on nomme voie principale directe, la voie principale d'une gare de voie unique présentant le tracé le plus favorable pour la circulation et affectée normalement, en dehors des cas de croisement ou de dépassement, à la circulation des trains dans les deux sens.

On nomme voie principale d'évitement, la voie principale d'une gare autre que la voie directe.

La voie directe et la voie d'évitement ne sont pas numérotées.

Les voies accessoires placées en dehors des voies principales et à droite de ces voies dans le sens des trains s'éloignant de l'origine de la ligne portent des numéros impairs. On donne le n° 3 à celle qui est la plus rapprochée des voies principales et le n° 5 à la suivante et ainsi de suite.

Les voies accessoires placées en dehors des voies principales et à la gauche de ces voies, portent des numéros pairs. On donne le n° 4 à celle qui est la plus rapprochée des voies principales, le n° 6 à la suivante et ainsi de suite.

Toutes les voies d'une gare doivent être numérotées sur le plan.

CHAPITRE VII

Protection des voies

Art. 71 — Les voies principales doivent, autant que possible, être maintenues libres.

Art. 72 — Les signaux d'arrêt absolu des gares sont normalement fermés. Toutefois, sur les sections de ligne à service temporaire et pendant la période de suspension de la sécurité, les signaux carrés des gares temporaires sont mis en position d'ouverture.

A la reprise de la sécurité, ces signaux d'arrêt absolu doivent être replacés en position de fermeture.

Art. 73 — Aucune machine, voiture ou wagon ne doit passer des voies accessoires sur les voies principales, ni traverser celles-ci, sans l'autorisation du chef de gare ou des agents délégués à la surveillance des manœuvres.

Cette prescription s'applique aux lorries.

Art. 74 — Aucun travail de nature à interrompre ou à gêner la circulation sur les voies principales ou sur les voies accessoires ne peut être effectué dans une gare ou en dedans des signaux d'arrêt absolu sans entente préalable entre le chef de gare et l'agent chargé de diriger les travaux.

Art. 75 — En vue d'assurer la régularité de la circulation, les voies principales doivent être dégagées dix minutes au moins avant l'heure réglementaire d'arrivée de chacun des trains circulant sur cette voie. Elle doit être maintenue libre à partir de ce moment jusqu'à l'arrivée du train attendu.

Dans le cas d'un train en retard ou d'un train circulant en avance, et à la condition que le retard ou l'avance soit connu de façon précise, les manœuvres sur les voies principales peuvent être continuées jusqu'à dix minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée des trains en retard ou en avance.

En dehors des moments où il est nécessaire, pour les besoins du service, de les manœuvrer, les aiguilles placées sur les voies principales doivent être constamment maintenues dans leur position normale, c'est-à-dire pour la circulation sur les voies principales, conformément aux prescriptions de l'article 180.

Pendant toute la durée de leur service, les gares sont normalement couvertes par le maintien à l'arrêt des signaux d'arrêt absolu.

Une fois la voie libre accordée, les signaux carrés d'arrêt absolu peuvent être effacés devant le train attendu si rien ne s'y oppose par ailleurs.

Dans tous les cas, avant d'effacer le signal d'arrêt absolu, le chef de gare doit en outre s'assurer que l'autre signal d'arrêt absolu est fermé, que toutes les aiguilles prises en pointe par le train attendu sont bien disposées et, s'il y a lieu, verrouillées et cadénassées pour assurer la continuité de la circulation sur la voie principale de réception qui doit être libre.

Art. 76 — Sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train non attendu devait survenir.

En conséquence, toutes les fois qu'une voie n'est pas libre, elle doit être couverte par le signal carré d'arrêt absolu mis en position de fermeture.

Aucun mouvement, aucune manœuvre de machines, voitures ou wagons, aucune réparation pouvant interrompre la circulation ne doivent avoir lieu sur une voie principale sans que le signal fixe d'arrêt absolu ait été mis en position de fermeture.

Les signaux d'arrêt doivent être maintenus jusqu'à ce que la voie soit redevenue entièrement libre.

Art. 77 — Si l'obstacle qui occupe les voies est un train attendu par la gare qui est arrêté à moins de 500 mètres du signal d'avertissement, c'est au chef de train à faire assurer la protection du train, comme s'il s'agissait d'un arrêt en pleine voie.

Art. 78 — Les signaux d'arrêt absolu doivent être remplacés ou appuyés par des signaux faits à la main dans les cas suivants :

- 1°) lorsqu'ils ne fonctionnent pas ;
- 2°) la nuit, si les lanternes ne peuvent rester allumées (pour les signaux qui en restent munis) ;
- 3°) en cas de brouillard épais, si le signal d'arrêt absolu ne peut être aperçu à une distance d'au moins 100 mètres.

En outre, tout obstacle qui engage une voie principale au-delà du signal d'arrêt absolu doit être protégé par des signaux à main.

Dans tous ces cas, le chef de gare doit envoyer un agent pour faire à la main des signaux d'arrêt à la distance réglementaire (1.000 mètres) prévue par l'article 29.

Ces deux derniers alinéas ne s'appliquent pas au cas prévu à l'article 77.

CHAPITRE VIII

Départ des trains

Art. 79 — Aucun train, quelle que soit sa nature, ne doit se mettre en marche pour partir d'une gare avant que le chef de gare ait donné le signal de départ et que le chef de train l'ait répété.

Art. 80 — Lorsqu'un train se gare sur un point situé en dehors d'une gare, ou s'arrête sur la voie, le mécanicien ne doit reprendre sa marche qu'après avoir reçu le signal de départ du chef de train ou du chef de transport.

CHAPITRE IX

Circulation des trains

Art. 81 — En principe, les trains qui s'arrêtent ou ne s'arrêtent pas en gare doivent, lorsqu'il y a une voie d'évitement et qu'il n'y a pas de croisement, passer sur la voie directe.

Art. 82 — Lorsqu'il y a un croisement, le train prioritaire à marche plus rapide ou — en cas de croisement de deux trains de la même catégorie — le train le plus lourd est reçu sur la voie principale directe et le train moins rapide ou de moins de tonnage sur la voie d'évitement.

L'ordre de priorité est fixé par les documents de la marche des trains.

Dans les cas de croisement sans arrêt, la voie directe est réservée pour le train passant sans arrêt.

En cas de changement de croisement, si le train en retard est parvenu à une gare avant que le croisement ait été fixé et si ce train est entré sur voie principale directe, par exception, le train croiseur prioritaire ou non doit être reçu sur la voie d'évitement.

§ 1. — Observation des signaux par les trains

Art. 83 — Lorsqu'un train ou une machine rencontre un signal d'arrêt :

- 1°) si l'arrêt est commandé par un signal carré d'arrêt absolu, ce signal ne doit pas être franchi tant qu'il est

maintenu à l'arrêt. En conséquence, le premier tampon du train ou de la machine dans le sens de la marche ne doit pas dépasser ce signal ;

2°) toutefois, en cas de dérangement des installations et pour l'exécution de certains mouvements exceptionnels, le mécanicien peut être autorisé par le chef de gare à franchir le signal carré fermé par remise d'un bulletin mod. 001 RGE ainsi conçu : « Ordre est donné au train n° de franchir le signal carré n° fermé, pour pénétrer en gare de » ;

3°) s'il s'agit d'un signal mobile (drapeau rouge déployé, même s'il est renversé sur la voie, feu rouge, objet quelconque agité vivement à la main ou agent élevant les bras de toute leur hauteur), ou explosion d'un pétard, le train doit s'arrêter immédiatement.

Dans ce cas, le chef de train doit, aussitôt que le train est arrêté, se renseigner sur la cause du signal auprès de l'agent qui l'a fait et, si les indications qu'il reçoit permettent au train d'avancer, il donne des instructions dans ce sens au mécanicien en lui fixant, s'il y a lieu, la vitesse de marche et le point en avant où il doit s'arrêter. S'il ne trouve aucun agent pour le renseigner et s'il n'aperçoit aucun obstacle devant lui, le chef de train doit donner ordre au mécanicien d'avancer avec prudence.

Lorsqu'après avoir parcouru 1.500 mètres dans ces conditions, il n'aperçoit aucun autre signal, ni aucun obstacle, il peut autoriser le mécanicien à reprendre sa vitesse normale en redoublant d'attention.

§ 2. — Espacement des trains

Art. 84 — L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement téléphonique.

La ligne est divisée en cantons, limités par deux postes de cantonnement.

Dans la plupart des cas, il n'y a qu'un seul train engagé sur un canton. Lorsque deux trains se trouvent dans un même canton, le deuxième ne doit pas s'approcher à moins de 1.000 mètres du premier.

Une instruction du directeur, sous forme de règlement, fixe, pour chaque ligne ou section de ligne, les conditions suivant lesquelles les trains sont cantonnés.

§ 3. — Retard des trains

Art. 85 — Tout retard de train est inscrit non seulement sur le journal du train mais sur le registre mod. 002 RGE que doit tenir toute gare.

Art. 86 — Tout retard égal ou supérieur à 10 minutes doit être annoncé de poste en poste, dans le sens de la marche du train. Toute modification de cinq minutes ou plus dans le retard d'un train doit être annoncée de poste en poste dans le sens de la marche du train.

Art. 87 — Sur les sections régulées, une instruction du directeur peut limiter la transmission des retards ou des modifications de retards de gare de formation à gare de formation.

§ 4. — Croisements & changements de croisements

1°) — Croisements

Art. 88 — Les croisements réguliers des trains marchant en sens contraire sont indiqués par le livret de la marche des trains.

Art. 89 — Lorsqu'un croisement doit s'effectuer dans une gare les signaux carrés d'arrêt absolu sont soit maintenus à l'arrêt, soit mis à voie libre dans les conditions fixées par l'article 75.

Immédiatement après avoir accordé la voie à un train devant croiser un autre dans sa gare, le chef de gare dispose les aiguilles de manière à donner accès sur chacune des deux voies. Il place, en outre, un drapeau rouge le jour, une lanterne présentant un feu rouge la nuit aux endroits où les trains doivent s'arrêter.

Art. 90 — Deux trains ne doivent jamais être admis à pénétrer en gare l'un après l'autre. Les trains doivent s'arrêter obligatoirement aux signaux carrés d'arrêt absolu.

Ils ne pourront se remettre en marche qu'après mise à voie libre de ces signaux, ou réception d'un bulletin mod. 001 RGE les autorisant à franchir ce signal fermé dans les conditions fixées par le deuxième alinéa de l'article 83.

Art. 91 — Le chef de gare ne devra faire partir aucun des deux trains avant d'avoir communiqué avec les deux chefs de train et signé le croisement sur le journal de train en commençant par le train arrivé le dernier.

Art. 92 — Aucun train ne doit partir d'une gare où un train doit le croiser, avant l'arrivée de ce train, sauf cas de changement de croisement.

2°) — Changements de croisements

Art. 93 — En cas de retard de l'un des deux trains qui devaient se croiser à sa gare, et s'il juge qu'il a avantage à reporter le croisement à la gare suivante, le chef de la gare où le croisement devrait s'effectuer se concertera avec le chef de la première gare en avant côté du train en retard et, s'il reçoit l'assurance que le train en retard n'est pas passé à cette gare, qu'il y sera arrêté et retenu jusqu'à l'arrivée du train marchant en sens contraire, il donnera, s'il y a lieu, à ce dernier train, l'ordre écrit et signé tiré du carnet à souches mod. 003 RGE, de continuer jusqu'à cette gare pour y croiser le train en retard.

Là, le chef de gare pourra, à son tour, en prenant les mêmes précautions, faire continuer le train jusqu'à la première gare suivante, et ainsi de suite jusqu'à la gare où le croisement des deux trains pourra s'effectuer.

Art. 94 — Dans ces circonstances, les dépêches suivantes seront échangées par les chefs de gare :

Première dépêche : (adressée à la première gare suivante B du côté du train en retard) : « Gare A à gare B. Renseignez-moi sur train n° »

Réponse : « Train n° en retard de minutes, pas arrivé à B (ou en détresse à ou garé pour cause de à) ».

Deuxième dépêche : « Gare A à gare B. Retenez train n° (train en retard). Je vous enverrai train n° ».

Réponse : « Je retiendrai train n° Expédiez train n° ».

Avant de faire cette réponse, le chef de gare devra :

1°) prendre les mesures réglementaires pour retenir ou arrêter et retenir le train du côté du train en retard ;

2°) faire avertir le train en retard du changement de croisement tant qu'il n'a pas encore quitté la gare voisine.

Troisième dépêche : « Gare A à gare B. Train n° parti à heures minutes ».

§ 5. — Dépassement des trains

Art. 95 — Lorsqu'un train en retard est rejoint dans une gare par un train de marche plus rapide allant dans le même sens, le chef de gare doit expédier ce dernier avant le train à marche moins rapide.

Dans ce cas, le premier expédié sera annoncé par chaque gare à la première gare en avant par la dépêche suivante :

Dépêche : « De (gare expéditrice) à (première gare en avant). Prenez note que le train n° passe hors tour devant train n° garé ici pour cause de retard ou en retard de ».

En outre, le chef du train expédié hors tour sera avisé par bulletin mod. 001 RGE de l'expédition hors tour de son train par le chef de gare à partir de laquelle s'effectue l'inter-version. De même, la gare à partir de laquelle le train circule à nouveau dans son ordre régulier de marche en avise le chef de train par bulletin mod. 001 RGE.

Entre ces deux gares, si rien ne s'y oppose par ailleurs, le train ne doit pas être arrêté dans les gares où il n'a pas d'arrêt prévu.

Art. 96 — Un train régulièrement garé pour laisser passer un autre train peut être expédié hors tour dans les conditions prévues par l'article 95 ci-dessus lorsque le chef de gare a la

certitude que le dernier train a un retard tel qu'il permet au premier de se rendre à la gare suivante.

Dans ce cas, si le train expédié hors tour n'assure pas le service des voyageurs, il peut, dans les limites fixées par les règlements, prendre de l'avance sur son horaire, mais, sauf sur les lignes à circulation en avance, ne doit jamais prendre de l'avance sur l'horaire du train qui devait passer le premier.

§ 6. — Suppression des trains

Art. 97 — Lorsque, pour une cause quelconque, un train régulier, facultatif ou spécial régulièrement annoncé ne pourra être mis en marche ou s'arrêtera dans une gare pour ne pas continuer sa marche, le chef de gare qui devait expédier ce train le supprimera.

Dans ce cas, la dépêche suivante sera transmise de gare à gare jusqu'à la gare où la suppression doit cesser :

Dépêche : « Gare de (gare qui supprime le train), faire suivre jusqu'à (gare où la suppression doit cesser). Prenez note que le train facultatif (ou spécial) n° qui devait avoir lieu le (jour, date et mois) est supprimé de (gare qui supprime) à (gare où la suppression doit cesser) ».

Cette dépêche devra également être adressée, par les voies les plus rapides, à l'agent spécial de la voie unique.

Art. 98 — Tous les chefs de train qui devaient croiser le train supprimé recevront un avis de la suppression tiré du carnet à souches mod. 001 RGE avec mention de la suppression, faite sur la feuille de marche, par les chefs des gares où les croisements étaient prévus.

Art. 99 — Les trains réguliers, facultatifs ou spéciaux régulièrement annoncés qui ont été supprimés ne peuvent être remis en marche sur la section de ligne où ils ont été supprimés.

§ 7. — Arrêts accidentels, détresse, secours, obstruction ou coupure de la voie, rupture d'attelage

Art. 100 — Sauf cas de force majeure, aucun train ne doit s'arrêter en dehors des arrêts fixés par le livret de marche ou par des ordres spéciaux.

Chaque fois qu'un arrêt prévu par un ordre spécial doit avoir lieu, le mécanicien en est prévenu, au point d'arrêt précédent, par le chef de train.

Le chef de train doit, en outre, donner plusieurs coups saccadés de son cornet d'appel en arrivant au point d'arrêt accidentel.

Art. 101 — En cas d'arrêt non prévu d'un train sur la voie, le premier devoir d'un chef de train est de couvrir son train à l'avant et à l'arrière par les signaux d'arrêt faits à la distance réglementaire (article 29).

L'envoi des agents chargés d'assurer les signaux à l'avant et à l'arrière doit être, autant que possible, simultané : si le chef de train ne peut faire couvrir en même temps des deux côtés, il pourvoira d'abord aux signaux à faire à l'arrière.

Ce devoir doit être immédiatement accompli sans hésitation et sans retard, quelque assurance qu'on puisse avoir qu'aucun train ne doit suivre.

Ces mesures prises, le chef de train se concertera avec le mécanicien sur le moyen de mettre, le plus promptement possible, le train en marche.

Art. 102 — Un train ne doit pas rétrograder vers le point d'où il est parti, sauf les trains de service dont la marche est assurée dans les conditions spéciales fixées par les articles 65 à 69 du présent règlement.

Toutefois, si cette mesure présente un intérêt réel, le chef de train peut demander au chef de la gare en arrière l'autorisation de rétrograder vers sa gare ; cette demande est faite soit par écrit (bulletin mod. 001 RGE), soit par dépêche inscrite sur un bulletin mod. 001 RGE. Le chef de la gare en arrière ne donnera cette autorisation qu'après avoir pris les mesures réglementaires de sécurité pour arrêter et retenir les trains et s'être assuré au préalable qu'aucune draine ou engin dérailable ne se trouve dans le canton occupé par le train arrêté.

1^o — *Détresse, secours*

Art. 103 — Si le mécanicien estime qu'il pourra conduire le train par parties à la gare suivante, le chef de train peut autoriser le mécanicien par écrit (bulletin mod. 001 RGE) en spécifiant sur cette autorisation que la machine doit revenir au train abandonné et que celui-ci ne se laissera pousser par aucun train ou machine survenant à l'arrière.

En règle générale, le chef de train doit rester avec le train ou la partie de train abandonnée sur la voie et toutes les fois qu'il a donné un ordre par écrit au mécanicien de revenir vers le train, il lui est expressément interdit de laisser pousser son train par un autre train ou une machine qui surviendrait avant le retour de la machine attendue à l'avant.

Si le mécanicien porteur d'un ordre de revenir à son train se trouve dans l'impossibilité de le faire, il doit prévenir le chef de train qui a signé l'ordre en lui renvoyant cet ordre, après avoir rempli la formule qui se trouve au verso et dans laquelle il doit indiquer le point où il se trouve. A partir du moment où le mécanicien donne cet avis, il ne peut, sous aucun prétexte, revenir vers son train. Le chef de train peut alors laisser pousser la partie de train restée sur la voie, à moins qu'il estime nécessaire de demander une machine de secours, auquel cas il se conforme aux prescriptions contenues dans les articles suivants.

Art. 104 — Si l'aide d'une machine de secours est nécessaire pour remettre le train en marche, le mécanicien doit en informer le chef de train qui prendra toutes les mesures propres à hâter l'arrivée de cette machine.

La demande de secours pourra être faite, soit en avant, soit en arrière, suivant les circonstances, mais jamais on ne doit demander du secours dans les deux directions à la fois.

Art. 105 — La demande de secours sera inscrite sur le mod. 004 RGE et transmise par fil ou à défaut, par exprès à la gare la plus proche.

Lorsque la détresse a lieu dans une gare, c'est au chef de gare, avisé verbalement par le mécanicien, qu'il appartient de demander le secours.

Art. 106 — Cette demande sera rédigée sous la forme suivante :

« Train n° en détresse au kilomètre par suite de (indiquer la cause de la détresse) demande machine de secours ou machine et wagon de secours au dépôt de ».

Art. 107 — Lorsque la machine du train est en état de marche, elle doit être chargée de porter la demande de secours à la première gare en avant toutes les fois que, d'après le point où le train est arrêté, il y a avantage à prendre ce parti.

La machine expédiée dans ces conditions ne peut prendre aucune avance sur la marche qu'aurait normalement suivie le train.

Art. 108 — Si la machine expédiée pour porter la demande de secours doit revenir à son train, le chef du train doit, comme dans le cas qui fait l'objet de l'article 103 ci-dessus, donner par écrit au mécanicien un ordre mod. 001 RGE lui prescrivant de revenir à son train.

Art. 109 — Le chef de la gare ayant reçu la demande de secours la transmettra sous la formule suivante :

(Train n° en détresse au kilomètre par suite de demande machine (ou machine et wagon de secours) au dépôt de Dernier train

(dans la direction de la demande de secours) passé à la gare est train n°).

La demande sera transmise de gare à gare jusqu'à la gare de secours.

Si'il existe un fil direct, elle sera aussi transmise par ce fil pour que le dépôt soit immédiatement prévenu, mais la machine de secours ne partira que lorsque la demande transmise par fils omnibus sera parvenue à la gare du dépôt.

Art. 110 — La demande étant lancée, le chef de gare prévient par dépêche ou par un avis tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, le chef du train en détresse en employant la formule suivante :

« Machine (ou machine et wagon) de secours demandée à dépôt de ».

Art. 111 — Lorsqu'une demande de secours aura été adressée en avant, c'est-à-dire dans le sens de la marche du train en détresse, ce train devra rester, en principe, à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours.

Cette règle n'aura d'exception que dans un des quatre cas suivants :

Premier cas : Un train se trouve arrêté à une gare en avant pour croiser le train en détresse.

Le chef de la première gare en avant, si ce train n'est pas justement dans sa gare, provoque un changement de croisement à son profit par téléphone soit même par écrit si le téléphone ne fonctionne pas.

Le train étant arrivé dans sa gare, il donne au mécanicien l'ordre écrit tiré du carnet à souches, mod. 001 RGE, d'aller chercher le train en détresse et arrête dans sa gare la machine de secours ou toute autre qui pourrait se présenter jusqu'à ce que le train en détresse soit ramené dans sa gare.

Deuxième cas : Un train est garé pour laisser passer le train en détresse.

Le chef de gare où se trouve ce train, voyant passer la demande de secours, donne au mécanicien l'ordre écrit, tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, d'aller chercher le train en détresse.

Cet ordre écrit porte la mention qu'il arrêtera la machine de secours ou toute autre qui pourrait se présenter avant que le train en détresse soit ramené à sa gare.

Troisième cas : Le chef de la première gare en avant, sachant qu'un train doit venir par l'arrière, peut, s'il le juge avantageux, envoyer au chef de train en détresse une dépêche ou un ordre écrit tiré du carnet à souches mod. 001 RGE lui prescrivant de se laisser pousser par le train en arrière.

La dépêche ou l'ordre porte mention que la machine de secours ou toute autre survenant, sera retenue à la première gare en avant tant que le train en détresse n'y sera pas arrivé.

Quatrième cas : Si le train a la possibilité de reprendre sa marche en avant par ses propres moyens, le chef du train le fait savoir au chef de la première

gare en avant par dépêche ou par un avis tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, dont il a convenablement modifié les rubriques.

Le chef de gare, s'il reconnaît la mesure utile, lui ordonne par dépêche ou par ordre écrit, tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, de continuer sa marche, cette dépêche ou cet ordre doit porter la mention visée au deuxième cas précédent.

Le chef de train ne peut donner le signal du départ avant d'avoir reçu cet ordre.

Art. 112 — Quand la demande de secours aura été lancée en arrière et qu'un train rejoindra le train en détresse, celui-ci pourra se laisser pousser jusqu'à la première gare en avant par la machine d'arrière qui abandonnera, au besoin, son convoi, et en appliquant alors les règles de l'article 103 qui précède.

Les deux trains s'étant rendus à la première gare en avant, on appliquera les règles sur les dépassements des trains s'il y a lieu.

Art. 113 — Quand une demande de secours a été adressée en arrière et que le train en détresse a pu atteindre la première gare en avant, seul ou accompagné d'un autre train, le chef de train doit prévenir le chef de cette gare de la demande de secours qui a été faite en arrière.

Si les communications par fil fonctionnent, les trains en sens inverse pourront continuer leur marche en prenant à chaque gare l'ordre écrit, tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, de continuer jusqu'à la gare suivante.

Si les communications par fil sont interrompues, tous les trains marchant en sens inverse de la machine de secours sont arrêtés à la première gare en avant du point de détresse.

Art. 114 — Lorsqu'une demande de secours a été lancée et que les communications par fil viennent à être interrompues dans la direction de la machine de secours, les chefs des gares entre le point de détresse et la machine de secours, doivent laisser circuler les trains engagés sur cette section de ligne se dirigeant vers la machine de secours, jusqu'au dernier train annoncé sur la demande de secours.

Ils doivent, au contraire, arrêter ceux qui suivraient le dernier train annoncé sur la demande de secours et qui auraient pu passer par suite du dégagement du point de détresse ou qui auraient pu être mis en marche par une gare intermédiaire.

Art. 115 — Dans le cas où la machine de secours deviendrait inutile, l'ordre d'arrêter cette machine est transmis par fil dans la forme suivante :

« Train n° en détresse, au kilomètre remis en marche, machine secours inutile, faites-la rentrer dépôt ».

Le premier train marchant en sens inverse, quittant la gare qui a expédié l'ordre, emporte confirmation écrite de cet ordre sur état de confirmation tiré du carnet à souches mod. 001 RGE.

Art. 116 — Les machines ne doivent se porter au secours des trains que sur une demande formelle faite par écrit ou par fil, et dont toutes les gares qui se trouvent entre le train en détresse et le dépôt auront été informées.

Art. 117 — Les machines de secours s'arrêteront à toutes les gares et y prendront l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante ou jusqu'au train ou machine en détresse lorsqu'elles ont atteint la gare voisine de ce train.

Si les communications par fil fonctionnent, la machine ne partira de chaque gare qu'après que les dépêches suivantes auront été échangées par les chefs de gare :

Première dépêche : (Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant). Dernier train reçu de B est train n° Puis-je envoyer la machine de secours ?) .

Première réponse : (si le dernier train expédié de B à A est bien celui indiqué par gare A) : « Dernier train expédié de B à A est bien train n° Pouvez envoyer machine de secours ».

Deuxième réponse : (si le dernier train expédié de B à A n'est pas celui indiqué par gare A) : « Dernier train expédié de B à A n'est pas train n° mais bien train n° Quand vous aurez reçu train n° (dernier train expédié), pourrez envoyer machine de secours ».

Deuxième dépêche : « Gare A à gare B : machine de secours partie à heures minutes ».

Art. 118 — Si les communications par fil sont interrompues, la machine de secours ne pourra être expédiée qu'après l'arrivée de tous les trains qui seraient engagés entre le train en détresse et la gare où se trouve la machine des secours.

Art. 119 — Si les communications par fil sont interrompues, tous les trains engagés entre le train en détresse et la machine de secours seront arrêtés à chaque gare et y prendront l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante et ainsi jusqu'à ce qu'ils aient croisé la machine de secours.

Art. 120 — Lorsque la machine de secours est arrivée par l'avant dans la gare qui précède immédiatement le train en détresse, le mécanicien se concerta avec le chef de gare qui lui donne tous les renseignements relatifs à la position du train en détresse et, si ce dernier n'a pas été autorisé à se laisser pousser par l'arrière, le chef de gare remet au mécanicien, un ordre écrit, tiré du carnet à souches, mod. 001 RGE, d'aller au secours du train en détresse et donne le signal du départ.

Si la machine de secours arrive par l'arrière, elle doit marcher avec précaution aux abords du point où elle doit trouver le train ou la machine en détresse.

Elle ne devra pousser le train ou la machine que jusqu'au point où une voie d'évitement lui permet de se placer en tête.

Lorsqu'elle ne trouve pas le train au point indiqué par la demande de secours elle doit continuer, en marchant lentement et avec précaution, jusqu'à la gare suivante, pour y prendre les ordres du chef de gare.

Art. 121 — En cas d'arrêt d'un train par suite de déraillement ou d'obstruction de la voie, la machine de secours étant venue d'arrière, si lors du rétablissement de la circulation cette machine n'est pas nécessaire pour pousser le train, elle ne peut pas retourner en arrière pour rejoindre la gare de secours, mais elle doit suivre le train à 1.000 mètres au moins de distance.

Dans ce cas, le mécanicien a soin de remettre au chef de train un avis tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, destiné au chef de gare en avant, pour lui faire connaître que le train est suivi par la machine de secours.

Cet avis doit être remis par le chef de train au chef de gare, dès qu'il peut communiquer avec lui et avant qu'il ait pu signer le croisement avec un train marchant en sens inverse.

Le chef de gare ainsi prévenu ne doit laisser partir de sa gare aucun train ou machine se dirigeant dans ce sens, avant l'arrivée de la machine de secours.

2°) — *Obstruction ou coupure de la voie empêchant la circulation continue entre deux gares*

Transbordement

Art. 122 — Lorsqu'un train arrive à proximité d'un point où la voie est obstruée ou coupée qui n'a pas été reconnu et qui, par suite, n'est pas couvert, le chef de train, après avoir fait assurer la couverture du point et de son train, se concerta avec le mécanicien pour déterminer s'il est possible, par les propres moyens du train, d'assurer le passage.

Dans l'affirmative, il fait commencer immédiatement le travail. Dès que le passage est rétabli, il fait reprendre la marche.

Dans la négative, le chef de train fait connaître immédiatement, par dépêche ou par un avis écrit tiré du carnet à souches mod. 001 RGE, au chef de la gare la plus proche, l'obstruction ou la coupure, en indiquant autant que possible l'importance. En outre, il fait prévenir les agents de la voie.

A partir du moment où il a expédié cette dépêche ou cet avis, le chef de train ne peut plus faire remettre le train en marche sans en avoir reçu l'ordre du chef de la gare d'avant.

Si la gare qui reçoit l'avis est celle d'arrière, elle transmet les indications qu'il contient par la voie la plus rapide immédiatement à la gare d'avant.

Le chef de cette gare rend compte aussitôt également par la voie la plus rapide au chef du mouvement et à l'agent spécial de la voie unique en indiquant si possible, après avoir consulté le représentant autorisé du service de la voie, qu'en tout cas il doit prévenir, la durée approximative de l'interruption et en demandant des ordres.

Le chef du mouvement ou l'agent spécial de la voie unique donne dès que possible des instructions pour la reprise de la circulation.

S'il le reconnaît nécessaire, il prescrit d'assurer les transports par transbordement en donnant tous ordres utiles à ce sujet.

La circulation entre la coupure et la gare voisine est alors assurée en faisant piloter les trains par un agent spécialement désigné à cet effet par l'autorité qui a ordonné le transbordement ou, à défaut, par le chef de la gare voisine de la coupure d'où les trains de transbordement doivent partir et où ils doivent revenir. Aucun train, aucun véhicule ne peut circuler entre ladite gare et la coupure sans être accompagné par cet agent.

3°) *Dispositions spéciales aux machines seules*

Art. 123 — Dans le cas de machines circulant isolément, celles des dispositions susvisées relatives aux arrêts accidentels ne peuvent être intégralement appliquées, on opère comme il est indiqué aux articles 124 à 130 ci-après.

Art. 124 — Lorsque, pour un motif quelconque, une machine isolée vient à s'arrêter en cours de route, le premier devoir du mécanicien est d'envoyer à l'arrière puis à l'avant l'aide-mécanicien au pas de course, pour placer à la distance réglementaire, les signaux d'arrêt qui doivent protéger la machine.

Ce devoir doit être immédiatement accompli, sans hésitation, quelque assurance qu'on puisse avoir qu'aucun train, qu'aucune machine ne doit survenir.

Art. 125 — Si l'aide-mécanicien qui se porte à l'arrière puis à l'avant d'une machine en détresse, rencontre un agent de la voie, il doit le charger de faire les signaux au point convenable, après s'être assuré que cet agent, dont il a soin de prendre le nom, est muni des signaux nécessaires, il revient ensuite à la machine.

Art. 126 — Lorsqu'une machine, arrêtée pour une cause quelconque, se remet en marche, le mécanicien peut rappeler l'aide-mécanicien, avant qu'il se soit porté à la distance réglementaire, au moyen de quatre coups prolongés d'avertisseur (article 23).

Art. 127 — En cas de détresse d'une machine marchant isolément et après avoir appliqué les dispositions de l'article 124 le mécanicien doit, s'il juge que l'aide d'une machine de secours est nécessaire, en adresser la demande au chef de la gare la plus proche. La demande de secours est tirée du carnet à souches mod. 004 RGE. Elle est portée par l'aide-mécanicien ou, le cas échéant, par un agent de la voie ou, si possible, transmise par fil.

Art. 128 — Le mécanicien est prévenu par le chef de gare qui a reçu la demande de la suite qui y est donnée, comme il est prévu à l'article 110 du présent règlement.

Art. 129 — Les dispositions des articles 111, 112, 113, 114 et 115 précédents sont applicables aux machines isolées en détresse ; tout ce qui est spécifié

pour le chef de train en détresse s'applique dans ces cas au mécanicien de la machine isolée.

Sont également applicables aux machines isolées les dispositions de l'article 122 précédent.

Art. 130 — Toutes les fois qu'une demande de secours a été formulée par un mécanicien, celui-ci ne devra pas se remettre en marche, ni laisser pousser sa machine par un train ou par une autre machine qui surviendrait avant l'arrivée de la machine de secours, sauf s'il en reçoit l'ordre, écrit ou par fil, du chef de gare en avant.

4°) Rupture d'attelage

Art. 131 — Lorsque, par suite de rupture d'attelage, un train se divise en route, le ou les agents de train qui se trouvent dans la deuxième partie du train doivent immédiatement serrer les freins dont ils disposent, de manière à arrêter dès que possible cette deuxième partie. Ils doivent ensuite assurer la couverture en arrière et en avant, dans les conditions réglementaires.

Si le mécanicien s'aperçoit immédiatement de la rupture, il ne doit pas s'arrêter brusquement, mais seulement réduire sa vitesse avec précaution, de manière à maintenir un certain intervalle entre les deux parties du train. Dans aucun cas, il ne doit s'arrêter, ni reculer vers la deuxième partie du train si elle n'est en vue et arrêtée.

Lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée, le mécanicien peut revenir en arrière lentement. Il prend, de concert avec le chef de train, les dispositions nécessaires pour reconstituer l'attelage, si possible, et remorquer le train reformé avec prudence, jusqu'à la première gare en avant. Si l'attelage ne peut pas être reconstitué, la deuxième partie du train est considérée comme en détresse. Le chef de train enverra la première partie du train à la première gare en avant et restera avec la partie du train abandonnée. Il opérera comme il est dit à l'article 103.

Si le mécanicien ne s'aperçoit que tardivement de la rupture et si, à ce moment, la deuxième partie du train n'est plus en vue, il doit continuer sa marche à la vitesse réglementaire jusqu'à la plus prochaine gare où il s'arrête pour prendre les instructions du chef de gare relativement à la reprise de portion du train laissée sur la voie.

Art. 132 — Après avoir garé la partie du train qui a suivi la marche, le chef de gare donnera au mécanicien l'ordre écrit d'aller chercher la portion du train laissée sur la voie, à moins qu'il n'y ait avantage à faire pousser cette portion de train par un train arrivant par l'arrière et que les communications par fil fonctionnent.

Dans ce cas, le chef de la gare où se trouve la machine donnera au chef de train attendu, par dépêche transmise à la première gare en arrière, l'ordre de pousser jusqu'à sa gare la partie du train précédent laissée sur la voie. Il indiquera qu'il retient la

machine du train coupé dans sa gare. Cet ordre sera porté par écrit au chef de train coupé par le chef de train qui doit pousser.

Art. 133 — La portion laissée sur la voie ne sera poussée par un train survenant à l'arrière que si le chef de ce dernier train a reçu par ordre écrit l'assurance formelle que la machine ne viendra pas chercher la partie du train qu'elle a abandonnée.

§ 8 — Dérive

Art. 134 — Des consignes spéciales fixent pour les gares qui peuvent être intéressées, les dispositions à prendre en cas de départ, d'arrivée ou d'annonce de véhicules en dérive.

CHAPITRE X

Machine de réserve

Art. 135 — Toute machine de réserve est confiée à un mécanicien et à un aide-mécanicien, qui ne doivent jamais s'absenter en même temps pendant la durée de leur service. Ces machines doivent toujours être en état de partir dans les quinze minutes de leur demande, avoir un approvisionnement de combustible et d'eau suffisants et porter tous les outils, ustensiles et agrès prescrits pour les machines en marche.

Elles restent prêtes à partir tant qu'un train est en marche dans les sections de secours qui leur incombent.

CHAPITRE XI

Circulation des engins dérailables destinés au transport des agents

Art. 136 — Les engins dérailables (moteurries et bourreuses) destinés au transport du personnel sont exclusivement réservés à l'usage des agents du chemin de fer.

Il est formellement interdit d'admettre sur les engins dérailables sans une autorisation spéciale du directeur ou des chefs de service, aucune personne étrangère au réseau.

Ils ne peuvent circuler sur la voie que lorsqu'ils sont accompagnés par un chef de district ou par un agent autorisé.

Art. 137 — Il est interdit à tout agent d'engager la voie avec un engin dérailable sans l'autorisation préalable du chef de gare.

Cette autorisation est constatée par la remise à l'occupant de l'engin dérailable d'un bulletin modèle 005 RGE.

Ce bulletin comporte les indications suivantes :

1°) Trains régulièrement annoncés et non encore passés, et, éventuellement, le retard connu de ces trains ;

2°) Voie libre, (voie occupée par le train n° parti de à heures minutes) ;

3°) Engagement pris par l'occupant de dégager la voie dix minutes avant le passage de tout train.

Il est signé par le chef de gare et par l'occupant de l'engin déraillable, lequel doit s'assurer que les indications ci-dessus sont portées et les réclamer au besoin.

Art. 138 — Avant de laisser engager la voie par un engin déraillable, le chef de gare doit échanger avec la première gare vers laquelle se dirige cet engin les dépêches suivantes :

Dépêche : « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant). Dernier train reçu de B est bien train n° Dernier train expédié sur B est train n° (préciser la nature de l'engin déraillable) va partir pour B (ou pour km) ».

Réponse — Premier cas : Le dernier train expédié de B sur A est bien le train n°, et le dernier expédié de A sur B est parvenu à B.

Le chef de gare de B répond :

« Dernier train expédié sur A est bien train n° Dernier train reçu de A est bien train n° Canton libre ».

Dans ce cas, le chef de gare de A autorise le départ de l'engin déraillable et remet à l'occupant le bulletin mod. 005 RGE, complété par l'indication de voie libre.

Deuxième cas : Le dernier train expédié de B sur A n'est pas le train n° mais le train n° Le dernier train expédié de A sur B est parvenu à B.

Le chef de gare de B répond :

« Dernier train expédié sur A n'est pas le train n°, mais le train n° Dernier train reçu de A est bien le train n° Canton libre après l'arrivée train n° à votre gare ».

Troisième cas : Le dernier train expédié de B sur A est bien le train n°, mais le dernier train expédié de A sur B n'est pas encore parvenu à B.

Le chef de gare de B répond :

« Dernier train expédié sur A est bien train n°, mais train n° pas encore arrivé à B. Canton sera libre après arrivée train n° à B ».

Dans ces deux derniers cas, le chef de gare de A donne connaissance de la dépêche reçue de B à l'occupant de l'engin déraillable.

Si ce dernier veut partir immédiatement, le chef de gare lui délivre un bulletin mod. 005 RGE, portant, suivant le cas, la mention :

« Voie occupée par train n° parti de B à heures minutes », ou « voie occupée par train n° parti de A à .. heures .. minutes ».

Dans tous les cas, le chef de gare de A doit aviser le chef de gare de B du départ de l'engin déraillable par la dépêche suivante :

« Prenez note que le (préciser la nature de l'engin déraillable) parti pour B (ou pour km) à heures minutes ».

Le chef de gare de B répond :

« Pris note du départ du (préciser la nature de l'engin déraillable) à heures minutes ».

Art. 139 — Tout engin déraillable, soit qu'il se rende directement à la gare suivante, soit qu'il doive être déraillé entre deux gares, devra dégager la voie 10 minutes avant le passage de tout train au point considéré.

Art. 140 — Lorsque l'engin déraillable est garé à la première gare en avant, ou lorsqu'il est revenu à la gare de départ, la gare qui l'a reçu doit en aviser l'autre gare par la dépêche ci-après :

« (Précisez la nature de l'engin déraillable) arrivé à heures minutes ».

La gare répond :

« Pris note de l'arrivée du (préciser la nature de l'engin déraillable) à heures minutes ».

Art. 141 — Lorsque les communications par fil sont interrompues et qu'il n'est pas possible d'être renseigné sur la marche des trains, l'expédition d'un engin déraillable est, en principe, interdite.

Le chef de gare peut cependant, en cas d'urgence, et sur demande confirmée de l'occupant, autoriser le départ de l'engin déraillable en mentionnant l'interruption des communications par fil sur le bulletin modèle 005 RGE.

L'occupant, qui ne peut appliquer l'article 139 à bon escient, est seul responsable de sa sécurité.

Dans ce cas exceptionnel, il doit redoubler d'attention de façon à pouvoir dégager immédiatement la voie en cas de besoin.

De plus, lorsque la visibilité ne s'étend pas sur une distance d'au moins 1.000 mètres, soit en raison du tracé de la voie, soit par suite de brouillard ou de troubles atmosphériques, l'engin déraillable doit obligatoirement circuler au pas et être couvert à la distance réglementaire, soit en avant, si le train attendu vient de l'avant, soit en arrière, si le train attendu vient de l'arrière, par un agent porteur d'un signal d'arrêt.

Dès rétablissement des communications, le chef de gare doit, si l'engin déraillable n'est pas rentré, aviser la gare suivante du départ, ainsi qu'il est prescrit à l'article 138. La gare suivante accuse réception.

Art. 142 — Lorsqu'un engin déraillable est engagé entre deux gares et qu'un train se présente pour entrer dans cette section de ligne, le mécanicien et le chef de train doivent être avisés, par le chef de gare, de la présence sur la voie d'un engin déraillable, si le train a un arrêt normal à la gare.

Cet avis est donné par remise au mécanicien et au chef de train d'un bulletin mod. 001 RGE, leur signalant la présence de l'engin déraillable et leur prescrivant de redoubler de vigilance.

Art. 143 — Lorsqu'un engin déraillable est engagé entre deux gares, les chefs des gares encadrantes, après s'être consultés, ne peuvent pas expédier un train sur la section engagée, s'il n'a pas été mentionné sur le bulletin mod. 005 RGE remis à l'occupant de l'engin déraillable. Cette prescription s'applique notamment à un train à marche indéterminée qui ne

peut donc pas être mis en route avant que la section de ligne entre les deux gares ne soit dégagée — à moins que l'occupant n'ait été avisé par une mention spéciale sur le bulletin mod. 005 RGE de la circulation de ce train, avec ses heures probables de départ de la gare qui doit l'expédier, et d'arrivée à la gare suivante. Le chef de gare qui a établi le bulletin mod. 005 RGE doit aviser le chef de l'autre gare de la mention du train ou des trains sur le bulletin au moment de l'échange des dépêches de demande de voie.

Art. 144 — Les prescriptions des articles 142 et 143 ci-dessus, doivent être strictement appliquées tant que le chef de gare n'a pas la certitude que la section de ligne entre les deux gares est dégagée.

Le chef de gare a cette certitude :

— soit par l'arrivée (ou le retour) à sa place de l'engin déraillable ;

— soit par la réception d'une dépêche l'avisant de l'arrivée (ou du retour) de l'engin à l'autre gare ;

— soit par la réception d'une dépêche de l'occupant de l'engin déraillable l'avisant du dégagement de la voie. Cette dépêche devra mentionner le point kilométrique de déraillement de l'engin, et l'heure à laquelle il sera remis sur rails.

Art. 145 — Les engins déraillables circulent sous la responsabilité entière des agents qui les accompagnent.

La nuit, ils doivent porter un signal présentant un feu rouge à l'avant et à l'arrière.

Ils doivent porter le même signal pendant le jour, lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir un homme à 100 mètres.

CHAPITRE XII

Mesures de sécurité à prendre par les agents des gares et des trains pendant les saisons de pluies pour les circulations des trains et des machines

Art. 146 — Obligations du personnel des gares. Dès que les conditions ci-après sont réalisées :

a) Pluie violente d'une durée égale ou supérieure à trois heures (réduite à deux heures s'il a déjà plu dans les dernières vingt-quatre heures) ;

b) Pluie non violente mais continue, d'une durée égale ou supérieure à six heures (réduite à quatre heures s'il a déjà plu dans les dernières vingt-quatre heures).

Les mesures suivantes sont prescrites aux chefs de gare ; celles-ci devant être assumées sous leur propre responsabilité :

a) Délivrance d'un bulletin mod. 001 RGE de marche prudente à toutes les circulations.

Les chefs de gare remettront d'office à toutes les circulations un bulletin mod. 001 RGE de marche prudente prescrivant au mécanicien d'user de précaution et de marcher à une vitesse réduite de façon à pouvoir arrêter le convoi dans la partie de voie en vue. Ces bulletins seront libellés comme suit :

« Ordre est donné au mécanicien du train n° du (date) de continuer sa marche jusqu'à la gare de (première gare suivante) où il s'arrêtera. Il ne devra marcher qu'à une vitesse suffisamment réduite, de façon à être en mesure d'arrêter son convoi dans la partie de voie en vue ».

Ces bulletins seront non seulement remis, mais aussi lus et expliqués par les chefs de gare aux mécaniciens.

b) Les chefs de gare aviseront par message les gares encadrantes afin que les bulletins de marche prudente soient également remis aux circulations se dirigeant vers leur gare.

c) Maintien à la position de fermeture des signaux fixes. Les chefs de gares doivent faire maintenir en position de fermeture des deux côtés de la gare les signaux fixes, ou en cas de dérangement des installations, prendre les mesures nécessaires pour arrêter toute circulation au moyen de signaux à main et de pétards, même si celle-ci n'a pas d'arrêt prévu à sa gare.

d) Les chefs de gares aviseront par message le chef de district intéressé ou les deux chefs de districts intéressés si le parcours ou la marche à vue ordonnée chevauche deux districts.

e) Durée de ces mesures :

Ces prescriptions doivent être appliquées tant que la pluie persiste et, après la pluie, jusqu'à ce que le chef de district, ou les deux chefs de districts intéressés aient autorisé, par écrit ou par message téléphonique inscrit au registre mod. 012 RGE d'une gare la reprise normale de la circulation.

Art. 147 — Obligation du personnel des trains.

A) Contrôle de la vitesse des trains auxquels a été remis un bulletin de marche prudente.

A partir de la gare où le bulletin de marche prudente mod. 001 RGE a été remis, le chef de train doit veiller au respect strict de la marche prudente par le mécanicien, conformément aux prescriptions de l'article 28.

B) Surveillance des signaux d'arrêt.

Les agents d'un train circulant pendant une tornade ou pluie violente doivent redoubler d'attention de manière à apercevoir les signaux d'arrêt qui peuvent être faits et à entendre l'explosion des pétards.

C) Cas d'arrêt d'un train en pleine voie.

Lorsqu'un train est arrêté en pleine voie soit par un agent de la voie, soit par tout autre moyen, le chef de train fait immédiatement couvrir le train conformément à l'article 29 :

a) Si l'arrêt provient d'un agent de la voie, le chef de train ne doit remettre son convoi en marche qu'après avoir obtenu du représentant du Service de la Voie l'assurance que l'état de la voie permet au train de rouler en toute sécurité jusqu'à la gare suivante.

b) Si l'arrêt a été provoqué par un autre moyen le chef de train doit se mettre immédiatement en liaison au moyen du poste téléphonique portatif qu'il

possède, avec les gares encadrantes et demander des renseignements et des instructions. S'il ne peut obtenir la liaison avec ces gares, il ne devra remettre en marche son train qu'après avoir obtenu d'un agent qualifié de la voie l'assurance que l'état de la voie permet au train d'atteindre en toute sécurité la gare suivante.

D) Cas de submersion de la voie par les eaux.

Dans le cas de submersion de la plate-forme par les eaux, même si le rail n'est pas recouvert, le chef de train fait stopper le convoi si le mécanicien n'en prend lui-même l'initiative. Après avoir fait assurer la couverture de son train, il examine avec le mécanicien et éventuellement l'agent du Service de la Voie, si l'état de la voie permet au convoi de franchir l'obstacle sans danger pour la sécurité. La décision de reprise de marche est prise par l'agent du service de la Voie, et à défaut, par le mécanicien.

La zone submergée ne pourra être franchie qu'au pas avec le pilotage éventuel par l'agent de la Voie présent sur les lieux.

Art. 148 — Obligations communes au personnel des gares et des trains.

Pendant les saisons pluvieuses, certaines des prescriptions de l'article 157 doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. Les principales sont les suivantes :

a) Les taquets établis aux entrées des voies de garage, soit dans les gares, soit sur les embranchements de pleine voie doivent toujours être disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons en stationnement sur ces voies puissent être entraînés sur les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou par toute autre cause. De plus, le premier wagon doit être calé au moyen d'une barre passée dans les rais des deux roues d'un même essieu ou de deux cales placées sous les bandages de ces deux roues.

b) Les wagons laissés sur les voies de garage doivent avoir leurs freins serrés.

c) Les portes des wagons couverts vides stationnés sur les voies de garage ou se trouvant dans les convois doivent être fermées.

TITRE III

Service des gares

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 149 — Les chefs de gare sont placés sous les ordres du chef de l'Exploitation secondé par des inspecteurs et sous-inspecteurs.

Ils ont sous leurs ordres tous les agents attachés au service de la gare sans exception.

Ils ont autorité sur les agents des trains, pendant la durée du séjour de ces agents dans les gares, et sur les mécaniciens, pour tout ce qui concerne le service des trains et le mouvement des machines dans l'enceinte des gares.

Art. 150 — Les chefs de gare, aidés ou suppléés par d'autres agents de l'Exploitation, dirigent dans son ensemble et dans ses détails tout le service des gares.

Ils sont responsables de leurs faits personnels et des faits de leurs subordonnés dans la mesure où ils n'ont pas fait tout le nécessaire pour assurer l'exécution des règlements et du tableau de service fixant les attributions du personnel des gares.

Art. 151 — Les agents de tous ordres sont tenus d'occuper le poste qui leur est désigné.

Il leur est interdit de l'abandonner sans autorisation. Aucun agent ne doit quitter son poste s'il s'agit d'un service de sécurité, avant l'arrivée de son remplaçant auquel il donne connaissance des ordres reçus et qu'il renseigne sur les faits intéressant son service, et notamment la marche des trains.

Art. 152 — Dans chaque gare, pendant toute la durée du service, un agent est chargé de la direction des opérations de sécurité : circulation des trains, manœuvres, etc...

Cet agent est le chef de gare lui-même ou un agent qualifié, désigné à cet effet et appelé « chef de sécurité ». Une instruction du directeur fixe les attributions de cet agent qui a seul qualité pour assurer l'exécution des prescriptions, qui, selon les textes réglementaires, incombent au chef de gare.

Art. 153 — Les chefs de gare et les chefs de sécurité doivent connaître les dispositions du décret sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer et des arrêtés et textes le complétant ou le modifiant.

Ils doivent connaître dans les détails le règlement général d'exploitation, les règlements, instructions et circulaires concernant le service des gares et la circulation des trains.

Art. 154 — Les chefs de gare doivent veiller à ce que les agents placés sous leurs ordres connaissent les règlements, instructions et consignes concernant leur service.

Art. 155 — Les chefs de gare et les agents sous leurs ordres doivent être constamment en coiffure d'uniforme et en tenue correcte pendant la durée du service.

CHAPITRE II

Installations de sécurité

Art. 156 — L'attention du chef de gare doit se porter surtout sur les prescriptions intéressant la sécurité et la régularité du service.

Les chefs de gare ont à surveiller l'état des voies et des appareils qui en dépendent. Ils doivent, en cas de réparations nécessaires, prévenir dans le plus bref délai, les agents du service de la Voie.

Le chef de gare doit s'assurer tous les jours que les aiguilles et les signaux sont entretenus en bon état et que les prescriptions réglementaires concernant le service des aiguilles sont parfaitement exécutées, les aiguilles en réparation dans les gares doivent

être l'objet d'une surveillance spéciale de la part du chef de gare.

Les obligations contenues dans le présent article incombent au chef de gare personnellement, sauf dans les grandes gares dont la liste est arrêtée par le directeur. Dans ces dernières, les obligations ci-dessus peuvent être assurées par des agents désignés à cet effet.

Art. 157 — Avant l'arrivée de chaque train, les chefs de gare doivent s'assurer de la position et du bon état des aiguilles qui doivent être abordées en pointe.

Les chefs de gare ont également à veiller à l'entretien, et s'il y a lieu, à l'allumage et à l'extinction des signaux fixes. S'ils les font remplacer ou appuyer par des signaux à main, ils s'assureront que les agents désignés à cet effet sont munis des objets nécessaires, drapeaux, pétards, lanternes.

Les taquets établis aux entrées des voies de garage doivent être toujours disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons, en stationnement sur ces voies, ne puissent être entraînés sur les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou par toute autre cause.

A défaut de taquet, le premier wagon doit être calé au moyen d'une barre passée dans les rais des deux roues d'un même essieu, ou par deux cales placées sous les bandages de ces deux roues et les freins des véhicules de tête et de queue doivent être serrés.

CHAPITRE III

Manœuvres

Art. 158 — Aucun mouvement de machine ne doit avoir lieu dans une gare sans l'autorisation du chef de gare.

Le commandement des manœuvres est assuré soit par le chef de gare, soit par certains agents qualifiés, désignés par lui.

Art. 159. — Il est interdit de laisser stationner des machines, des voitures ou des wagons sur les voies principales.

On doit éviter, autant que possible, de faire des manœuvres à bras sur les voies principales, elles doivent, dans tous les cas, être terminées dix minutes avant l'arrivée d'un train.

Dans aucun cas on ne doit faire de manœuvres, ni laisser des véhicules sur les voies principales sans que les signaux carrés d'arrêt absolu soient fermés.

En tout temps, pendant le jour comme pendant la nuit, lorsqu'il n'y aura pas de manœuvres à faire sur les voies principales, les aiguilles d'entrée et de sortie des gares seront disposées de manière à maintenir la libre circulation sur la voie directe et livrer passage à tout train qui se présenterait pour traverser la gare.

Art. 160. — Les agents qui commandent les manœuvres doivent faire les signaux nécessaires, afin que les mécaniciens puissent approcher avec précaution des trains ou partie de train qu'ils ont à remorquer.

La plus grande prudence est recommandée dans l'exécution des manœuvres dont la vitesse maximum ne doit pas dépasser 15 kilomètres à l'heure dans les gares.

En traversant les passages à niveau, sur les voies urbaines et dans les embranchements, la vitesse maximum est 5 kilomètres à l'heure.

L'agent dirigeant la manœuvre doit marcher devant le convoi et être muni d'un drapeau rouge (d'une lanterne à trois feux la nuit) pour arrêter les véhicules et piétons pouvant se présenter aux passages à niveau et dans les rails.

Art. 161. — Les wagons et voitures laissés sur les voies de garage doivent avoir leurs freins desserrés avant d'être manœuvrés.

Art. 162. — Il est expressément recommandé à tous les agents :

— d'être attentifs aux indications données par l'avertisseur des machines ;

— de prêter la plus grande attention à ce qui se passe sur les voies lorsque les besoins du service obligent à les traverser ;

— de ne traverser les voies que lorsqu'il n'y a aucun danger de le faire.

Il leur est formellement interdit :

1°) de s'introduire entre les véhicules d'un train en mouvement, de passer entre les wagons pour les accrocher ou les décrocher avant l'arrêt complet ;

2°) de se tenir vis-à-vis des tampons, d'y poser les mains ou de s'y appuyer ;

3°) de traverser les voies devant les machines en marche ou entre deux parties d'un train en mouvement ;

4°) de monter et de se tenir sur les marchepieds des machines ou des wagons en marche ;

5°) de descendre des trains, des machines ou des wagons ou d'y monter avant l'arrêt complet.

CHAPITRE IV

Demande de matériel

Art. 163. — Dans chaque région, une Instruction du Directeur fixe les conditions suivant lesquelles les chefs de gare demandent la matière roulant dont ils ont besoin.

Art. 164. — Le chef du Mouvement demande au dépôt les machines qui lui sont nécessaires pour la traction des trains autres que les trains réguliers.

Il emploie à cet effet des formules tirées du carnet à souches, modèle 006 RGE.

La souche reste adhérente au carnet. Les deux feuillets sont adressés au chef de dépôt qui accuse réception sur le feuillet ad hoc, en indiquant la machine qu'il mettra à la disposition du Chef du Mouvement.

Art. 165. — Le Chef du Mouvement demande également au dépôt les machines dont il a besoin pour les manœuvres.

CHAPITRE V

Mouvement du matériel roulant

Art. 166. — Les chefs de gare suivent les mouvements de matériel roulant au moyen du registre mod. 007 RGE. Ce registre comprend alternativement une feuille et un volant. Les volants sont adressés chaque jour au chef du Mouvement.

Enfin, les mouvements des divers véhicules sont suivis au moyen des feuilles de mouvement, mod. 008 RGE, établies par les gares d'origine à raison d'une par train. Ces feuilles accompagnent les trains et sont adressées au Chef du Mouvement par la gare terminus avec les écritures des trains.

CHAPITRE VI

Composition des trains au départ et à l'arrivée

Art. 167. — Les Chefs de gare tiennent attachement de la composition des trains au départ et à l'arrivée au moyen des registres mod. 009 RGE.

Afin de simplifier les écritures, les chefs de gares dans lesquelles la composition de certains trains n'est pas modifiée, peuvent inscrire sur leurs registres la mention « composition non modifiée au passage dans ma gare ».

CHAPITRE VII

Chargement des véhicules

Art. 168. — Les chefs de gare établissent et remettent avant le départ aux chefs de train les feuilles de tonnage mod. 010 RGE et 011 RGE correspondant aux wagons entrant dans leurs trains.

Ces feuilles sont remises aux chefs de gare de destination pour conservation.

CHAPITRE VIII

Dispositions des trains

Art. 169. — Avant de donner le signal de départ à un train, le chef de gare doit s'assurer :

- 1°) Que la voie est libre ;
- 2°) Que le train à expédier est régulièrement annoncé ou, dans le cas contraire, que les mesures de précaution prévues par l'article 52 ont bien été prises ;
- 3°) Que les trains facultatifs ou spéciaux qui doivent être mis en marche sont signalés comme il est dit à l'article 20 ;
- 4°) Que le service commercial de train est terminé ;
- 5°) Que les agents de train sont à leur poste ;
- 6°) Que le chef de train a reçu la feuille de marche de son train et que les avis de croisement avec les trains facultatifs ou spéciaux qu'il doit croiser sur tout son parcours y sont bien inscrits ;
- 7°) Que le chef de train est muni de tous ses agrès ;
- 8°) Dans les gares de formation, dans les gares où la composition du train a été modifiée, ou dans les gares d'échange de machines, il doit s'assurer que le freinage réglementaire est réalisé ;
- 9°) Que les freins sont desserrés.

CHAPITRE IX

Tableau de service

Art. 170 — Un tableau de service indique, pour chaque gare, les fonctions de chacun des agents et les heures de présence. Ce tableau doit être constamment affiché dans les bureaux du chef de gare et dans les locaux des agents de train.

CHAPITRE X

*Renseignements à donner aux voyageurs —**Egards dus aux voyageurs*

Art. 171 — Les chefs de gare doivent toujours être prêts à renseigner les voyageurs sur les horaires des trains et sur les tarifs en vigueur.

Ils doivent donner leurs renseignements verbalement, jamais par écrit.

Art. 172 — Les chefs de gare et tous les agents doivent toujours montrer pour les voyageurs la poli-

tesse la plus empressée et avoir pour eux toutes attentions compatibles avec les exigences du service.

En cas de provocation ou d'injure, les agents doivent s'abstenir de répondre et s'en tenir rigoureusement à l'exécution des consignes qu'ils ont à faire observer.

Dans le cas où des voyageurs deviennent dangereux pour un convoi, les chefs de gare invitent deux personnes, soit parmi les voyageurs, soit parmi les agents, à leur servir de témoins. Ils rendent compte à l'autorité directement, quand il existe des représentants sur les lieux, et dans tous les cas, à leurs supérieurs hiérarchiques.

CHAPITRE XI

Dépêche de sécurité

Art. 173 — Toutes les dépêches intéressant directement ou indirectement la sécurité du service doivent être transmises de gare en gare par le chef de gare lui-même, ou, à défaut, par l'agent désigné à cet effet pour le remplacer. Leur libellé doit indiquer le numéro d'ordre, la gare expéditrice, la gare destinataire et l'heure exacte de la communication pour la transmission.

Ces dépêches doivent être inscrites dans chaque gare sur le registre réglementaire, mod. 012 RGE, avec la mention de la date et de l'heure de l'expédition, ou de la réception et du numéro de l'accusé de réception.

Ce registre doit toujours être consulté par l'agent qui prend la suite du service et qui est ainsi exactement renseigné.

Art. 174 — Un ordre de service spécial fixe pour chaque gare les heures d'ouverture et de fermeture du service de sécurité ou téléphonique, ainsi que les conditions dans lesquelles ce service doit fonctionner la nuit.

CHAPITRE XII

Plis de service

Art. 175 — Seuls les plis de service peuvent être transportés par les trains.

Les chefs de gare sont responsables de cette prescription pour tous les plis expédiés de leur gare.

Une instruction intérieure fixe pour chaque région les modalités suivant lesquelles les plis de service sont enregistrés au départ et à l'arrivée dans les gares.

Pour l'acheminement des plis, il est fait usage de feuilles de distribution mod. 013 RGE, établies par les chefs de gare et remises aux chefs de train, ces derniers font émarger les chefs de gare auxquels ils doivent remettre les plis.

CHAPITRE XIII

Visite des véhicules

Art. 176 — Dans certaines gares, un agent du service de la traction est chargé de visiter en détail toutes les voitures et wagons à l'arrivée, au départ et au passage des trains.

Dans les autres gares, une visite sommaire est faite par les chefs de gare, et les chefs de trains aidés, si besoin est, par les mécaniciens.

Les chefs de gare doivent exclure des trains tout le matériel qui leur est signalé ou qu'ils considèrent eux-mêmes comme étant hors d'état de circuler.

Art. 177 — Avant le départ, les chefs de gare d'origine doivent s'assurer que les voitures des trains de voyageurs sont propres, que l'intérieur est bien entretenu, que le chargement des wagons de marchandises doit présenter toutes les garanties voulues de sécurité et de stabilité.

Ils doivent de plus, vérifier les attelages et s'assurer que tout est disposé pour les signaux de jour et de nuit dont doivent être munis les trains.

CHAPITRE XIV

Aiguilleurs

Art. 178 — La surveillance et la manœuvre des aiguilles, des signaux et éventuellement des barrières des passages à niveau sont confiées à des agents désignés à cet effet par les chefs de gare ou par le chef d'établissement Matériel et Traction et Voies et Bâti-ments.

En tant que chargés de ce service, ces agents sont désignés dans le présent règlement par le mot « aiguilleurs » quelle que soit leur qualité, d'autre part.

Dans les gares où les manœuvres sont très rares, le service des aiguilleurs peut être fait par le chef de gare.

Lorsque les aiguilles qu'ils sont chargés de manœuvrer sont situées entre les signaux d'arrêt absolu, les aiguilleurs sont sous les ordres du chef de gare.

Lorsque les aiguilles sont placées dans l'intérieur d'un établissement M.T., l'aiguilleur relève du chef de cet établissement, mais il ne peut, dans aucun cas, manœuvrer les aiguilles qui relient les voies de cet établissement aux voies principales de circulation ou aux voies de service dépendant de la gare, ni donner accès aux machines sur ces voies, sans l'autorisation du chef de gare.

Les aiguilles placées sur les voies principales en dehors des gares doivent, en l'absence d'un aiguilleur, être maintenues dans leur position normale au moyen d'un cadenas fermé à clef ou d'un appareil spécial de verrouillage.

Art. 179 — Les aiguilleurs sont chargés du nettoyage, du graissage des aiguilles qu'ils ont à manœuvrer.

Les aiguilleurs qui n'ont pas un service continu pour la manœuvre et l'entretien des aiguilles peuvent être chargés d'aider les agents des gares pour certains travaux de manutention et de propreté et de coopérer à la garde des passages à niveau gardés ainsi qu'à la manœuvre des barrières.

Ils doivent, de plus, vérifier les attelages et s'assurer que tout est disposé pour les signaux de jour et de nuit dont doivent être munis les trains.

Art. 180 — Sur les voies principales, les aiguilles doivent être habituellement disposées de façon à faire prendre la voie principale directe au train se présentant pour entrer en gare, sauf le cas de croisement de deux trains où elles doivent être disposées conformément aux prescriptions de l'article 82.

Les aiguilles de jonction des voies accessoires avec les voies principales doivent être habituellement disposées pour assurer la continuité de circulation sur la voie principale.

Les aiguilles placées sur les voies accessoires doivent être habituellement disposées pour assurer la continuité de la circulation sur ces voies.

Les aiguilles placées sur les transversales, à l'exception des aiguilles de jonction avec les voies principales, doivent être normalement faites pour donner accès à la voie la plus fréquentée.

Art. 181 — Les aiguilleurs ne doivent pas introduire un train sur la voie principale ou sur une voie accessoire sans s'être assurés que la portion de voie sur laquelle le train doit circuler est libre.

Art. 182 — Les aiguilleurs doivent faire le signal de ralentissement aux trains qui vont aborder une aiguille par la pointe.

Art. 183 — En principe, les deux aiguilles d'entrée d'une gare doivent être cadennassées et verrouillées dans la position assurant la continuité de la circulation sur la voie directe. Il en est de même des autres aiguilles aboutissant à la voie directe et prises en pointe par les circulations en marche régulière. Des dérogations à cette règle peuvent être autorisées par le directeur du réseau dans certaines gares où le cadennassage ou le verrouillage entraînerait une gêne sérieuse pour l'exécution du service.

Un aiguilleur doit être présent à l'aiguille d'entrée pour recevoir tout train qui se présente, que ce train ait un arrêt ou non à la gare.

Cet agent doit, avant le passage du convoi, s'assurer que l'aiguille d'entrée est bien disposée pour la bonne direction et que la lame plaque bien contre le rail. Il fait au convoi les signaux de ralentissement, d'arrêt ou de marche réglementaire.

Toutefois lorsque l'aiguille est cadennassée ou verrouillée et que la gare est dotée d'un signal imposant le ralentissement au franchissement de cette aiguille, la présence de cet agent n'est pas nécessaire.

Art. 184. — Il est formellement interdit de changer la position d'une aiguille sur laquelle une machine ou un train est engagé.

Ainsi, l'aiguilleur qui a omis de manœuvrer une aiguille, ou qui l'a manœuvrée à tort et qui ne s'aperçoit de son erreur que lorsque le train ou la machine est engagé sur l'aiguille, doit se borner à faire le signal d'arrêt, sans changer la position de l'aiguille, laquelle ne pourra être manœuvrée qu'après que le train ou la machine l'aura dégagée en marchant en sens inverse du mouvement primitif.

Art. 185. — Chaque jour, les faces intérieures de coussinets, ainsi que celles des rails et des aiguilles doivent être essuyées de façon qu'il ne reste ni sable ni poussière, ni aucun corps étranger et que le glissement et l'application des aiguilles contre les rails aient lieu de la manière la plus exacte.

Les matières grasses qui tombent des machines sur les rails et contre-rails et qui font patiner les machines doivent être enlevées.

Les axes de levier de manœuvre et les coussinets sur lesquels les aiguilles glissent lorsqu'elles sont manœuvrées, doivent être maintenus constamment propres et suffisamment graissés ; la tringle de mouvement ne doit frotter contre aucune pièce de l'appareil ni du châssis.

En cas de dérangement des aiguilles, le chef de gare et le service de la voie doivent être immédiatement prévenus.

Si le dérangement des aiguilles est suffisant pour présenter du danger au passage des trains, les aiguilleurs doivent d'abord faire le signal nécessaire pour arrêter tout train pouvant survenir, puis avertir le chef de gare et le chef du district.

CHAPITRE XV

Accidents

Art. 186. — Lorsqu'un agent d'une gare a constaté un accident, c'est-à-dire un événement ayant occasionné la mort, des blessures ou des dégâts matériels, il en rend compte immédiatement au chef de la gare dont il dépend, en indiquant les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit.

Tout chef de gare rend compte à son chef de service des accidents, ruptures d'attelage, déraillement, détresse, etc... qu'il a constatés ou dont il a été avisé.

Lorsqu'il y a eu mort ou blessures, il prévient en outre l'autorité locale si elle a un représentant sur les lieux.

TITRE IV

Service des trains

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 187. — Les trains sont normalement accompagnés par un chef de train et un agent de train ou serre-frein chargé de garder le frein à vis de queue. Dans le cas particulier des trains légers ou des autorails si tous les véhicules sont munis du frein continu automatique, le personnel d'accompagnement peut se réduire au seul chef de train qui prend place dans l'un quelconque des véhicules.

Lorsque c'est nécessaire pour assurer le freinage réglementaire, le personnel du train est complété par des serre-freins chargés de la manœuvre des freins intermédiaires.

Art. 188. — Les agents des trains dépendent du Service de l'Exploitation. Ils sont placés sous les ordres du Chef du Service de l'Exploitation secondé par des Inspecteurs et Sous-Inspecteurs.

Dans les gares, ils sont sous les ordres immédiats des chefs de gare.

Art. 189. — Le chef de train prend place :

— soit dans le fourgon de tête ou le fourgon placé en tête de la composition voyageurs ;

— soit sur la machine pour les catégories de train et les sections de ligne désignées par ordre de service.

Le chef de train a autorité sur les serre-freins et autres agents de train.

Il a également autorité sur les mécaniciens pour l'exécution des manœuvres lors des arrêts et pour les mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche du train.

Art. 190. — Dans les gares, les agents de train prennent part au service des trains, conformément aux prescriptions réglementaires et aux ordres spéciaux des chefs de gare. Ils concourent aux manœuvres, notamment en ce qui concerne l'accrochage et le décrochage des véhicules, et au chargement et déchargement

des colis. Ils sont chargés de la remise et de la reprise des wagons chargés ou vides composant les trains de marchandises ou mixtes et des colis de détail contenus dans les wagons de détail de leur train.

Les chefs de train sont chargés de la réception et de la remise dans les diverses gares des plis de service et des bagages finances transportés dans leurs trains.

Pendant la marche, les chefs de train exercent une surveillance générale sur leur train. Ils sont chargés, aidés s'il y a lieu, des serre-freins, de la surveillance de la manœuvre des freins et des perceptions à effectuer en cours de route.

Lors des arrêts dans les gares, ils ont à pourvoir à la sûreté, à la police et à la surveillance de leur train.

Art. 191 — Les chefs de train doivent connaître les dispositions du décret sur la police, la sûreté et l'exploitation du Chemin de Fer et des arrêtés et textes réglementaires le complétant ou le modifiant.

Ils doivent connaître dans le détail le règlement général d'exploitation, les règlements, instructions et circulaires concernant la circulation et le service des trains et les manœuvres en gare.

Art. 192 — Les chefs de train doivent être munis lorsqu'ils sont en service, de :

- 1°) un drapeau rouge,
- 2°) une lanterne à verre blanc, rouge et vert,
- 3°) un briquet ou une boîte d'allumettes,
- 4°) un cornet,
- 5°) une boîte renfermant six pétards,
- 6°) des documents de la marche des trains sur la section de ligne intéressée,
- 7°) un exemplaire du règlement général d'exploitation,
- 8°) une montre bien réglée,
- 9°) un poste téléphonique portatif de secours,
- 10°) des carnets d'ordre ou avis, modèle 001 RGE et de demande de secours modèle 004 RGE.

Les serre-freins de queue doivent avoir les cinq premiers équipements prévus pour les chefs de train.

Art. 193 — Chaque agent du train est responsable des faits de son service.

Le chef de train est plus spécialement responsable :

- 1°) des mesures de sécurité prises en cas d'arrêt du train en pleine voie,
- 2°) du détournement et de la perte des valeurs, bagages et marchandises de grande et petite vitesse confiés à sa garde ou soumis à sa surveillance,
- 3°) des avaries survenues à ces objets.

Art. 194 — Les agents de train doivent faire leur service, en toute circonstance, avec ordre, célérité et silence.

Ils doivent éviter toute conversation inutile avec les voyageurs.

Il est interdit aux agents des trains d'admettre dans leurs fourgons des personnes autres que celles que leurs fonctions y appellent ou d'y faire charger des colis ou paquets non enregistrés, exception faite pour leur nourriture en cours de route.

CHAPITRE II

Attributions spéciales

Art. 195 — Au chef de train sont plus spécialement dévolues :

- la manœuvre du frein du fourgon, s'il y a lieu ;
- la transmission au mécanicien, par un coup de cornet, de l'ordre de départ donné par le chef de gare ;
- la vérification, avant le départ ou en station, de l'état de chargement des wagons ;
- la responsabilité du transport des plis de service ;
- la responsabilité des réceptions, manutentions et livraisons des marchandises chargées dans les wagons ;
- la surveillance générale du train.

Le serre-frein de queue manœuvre son frein et, s'il y a lieu, surveille l'éclairage des lanternes arrière du train et celles des voitures. Il seconde le chef de train dans la surveillance générale du train en marche.

Les autres serre-freins, s'il en existe, manœuvrent leur frein et exécutent les ordres du chef de train, quand leur concours est nécessaire.

Art. 196 — Chaque chef de train doit s'assurer, avant le départ, que les freins servis du train qui lui est confié fonctionnent convenablement, que les voitures sont en bon état.

Il doit examiner les attelages et signaler au chef de gare les défauts qu'il a pu remarquer, il reconnaît tous les wagons de marchandises entrant dans son train et contrôle leur chargement.

Il doit veiller à ce que les lanternes des signaux d'arrière du train soient placées en temps utile et allumées en temps convenable.

Art. 197 — Les chefs de train et serre-freins doivent se trouver à leur poste de route lorsque l'ordre de départ est donné par la gare. Le chef de train transmet cet ordre au mécanicien.

Art. 198 — La surveillance du chef de train et des serre-freins doit se porter, pendant la marche, à la fois sur le train, les signaux et la voie.

Sauf, pendant le temps où ils s'occupent des bagages, des marchandises, feuilles d'expédition, de chargement, etc..., ils doivent être en observation à leur poste de route, à portée de leur frein et de leurs signaux, prêts à en faire usage.

Leur attention doit se porter fréquemment sur l'état des boîtes à graisse et des attelages.

Art. 199 — Les chefs de train doivent veiller à ce que les serre-freins se tiennent à portée de leur frein, soient attentifs et prêts à obéir aux signaux qui peuvent être faits par le mécanicien au moyen de l'avertisseur.

En cas d'accidents, ou s'ils s'aperçoivent d'un fait de nature à rendre nécessaire l'arrêt du train, ils doivent prévenir le mécanicien par tous moyens, tels

que plusieurs coups saccadés de leur cornet ou à l'aide d'un drapeau ou d'une lanterne rouge, en employant au besoin comme intermédiaire les agents de la voie qu'ils pourraient rencontrer.

Art. 200 — Les chefs de train doivent veiller à ce que les serre-freins n'agissent pas brusquement sur leur frein. A l'approche des aiguilles prises en pointe et, en général, des gares, ainsi qu'à la descente des pentes, les chefs de train et serre-freins doivent agir sur leur frein à vis pour rapprocher les sabots des roues afin de pouvoir serrer rapidement s'il en est besoin.

Le serrage doit s'effectuer sans brusquerie, les roues ne doivent jamais être enrayées.

Art. 201 — Les chefs de train doivent se rendre constamment compte, en consultant le livret de la marche des trains, du degré d'exactitude de la marche du train qu'ils accompagnent et de la situation de ce train par rapport à ceux qui le suivent.

Art. 202 — En cas d'arrêt sur la voie, le chef de train et les serre-freins doivent s'opposer à ce que les voyageurs descendent sur la voie et veiller soigneusement à ce qu'ils ne s'exposent à aucun danger.

Art. 203 — Dans les gares où la déclivité de la voie ne dépasse pas 3 millimètres, les freins doivent être desserrés aussitôt que les trains sont arrêtés.

Lorsque, dans la partie occupée par le train en stationnement, la voie est en tout ou partie, en rampe de plus de 3 millimètres, les freins doivent rester serrés pendant toute la durée du stationnement et jusqu'à ce que le mécanicien ait annoncé par le coup d'avertissement réglementaire, que le train va se remettre en marche.

Art. 204 — Le chef de train doit s'assurer, fréquemment, et à chaque démarrage, que le train n'est pas coupé.

Art. 205 — Les chefs de train doivent s'assurer que la manœuvre des signaux carrés d'arrêt absolu est faite en temps utile et que ces signaux sont maintenus à l'arrêt tant qu'ils peuvent les apercevoir ou bien, en cas de garage de leur train jusqu'à ce que la voie principale soit complètement dégagée.

Art. 206 — La nuit, aux abords de chacune des gares où son train doit s'arrêter, l'attention du chef de train doit toujours se porter sur l'éclairage du signal carré d'arrêt absolu. Si la lanterne est éteinte, ce dernier doit être considéré comme fermé. Le mécanicien et le chef de train doivent alors se conformer aux prescriptions du 1^o de l'article 83. De plus sur les sections de ligne où les feux rouges et verts des carrés sont remplacés par des dispositifs réfléchissants, les mêmes prescriptions seront applicables lorsque le phare de la machine sera éteint.

Art. 207 — Lorsque le train s'arrête à une gare, le premier devoir du chef de train doit être de s'assurer que la présence du train a été reconnue.

En cas d'absence des agents de la gare, le chef de train doit pourvoir lui-même aux signaux nécessaires pour assurer la sécurité de son train.

Art. 208 — L'attention des chefs de train doit se porter fréquemment sur l'état des boîtes des essieux.

A l'arrivée aux gares, ils doivent signaler aux mécaniciens, les véhicules qui ont chauffé, afin qu'ils soient mis en état ou retirés du train s'ils ne peuvent continuer leur route.

Art. 209 — Les chefs de train doivent surveiller fréquemment l'état du chargement des wagons.

Pendant les arrêts aux gares, les chefs de train doivent faire consolider les chargements qui se seraient dérangés et faire retirer du train, au besoin, les wagons dont les chargements ne pourraient être promptement rétablis.

Ils doivent surveiller d'une manière toute spéciale le chargement et le bâchage des wagons contenant des marchandises susceptibles de prendre feu.

Pendant la route, s'ils aperçoivent des dérangements de nature à faire craindre que des colis ne tombent sur la voie ou n'éprouvent des déplacements de nature à compromettre la sécurité de leur train, ils ne doivent pas hésiter à prendre les mesures prescrites par l'article 199 ci-dessus pour faire arrêter leur train. Ils réparent ensuite, le plus promptement possible, les chargements compromis, en réclamant, au besoin, le concours du mécanicien et de l'aide-mécanicien, de manière à pouvoir atteindre sans accident, le point où ils seront à même, soit de remettre définitivement en état les wagons mal chargés, soit de faire retirer ces wagons de leur train.

Art. 210 — Quand un train est garé, le chef de train doit faire enlever ou effacer les signaux rouges d'arrière, afin que les mécaniciens des trains qui peuvent survenir ne soient pas induits en erreur.

Cette prescription ne s'applique qu'aux trains réellement garés c'est-à-dire remises sur les voies accessoires de la gare, en aucun cas un train stationnant sur l'une des voies principales ou voies de circulation ne doit être considéré comme garé, et les signaux d'arrière de ce train ne doivent, par conséquent, jamais être enlevés ni effacés.

Les signaux doivent être rétablis dès que le train quitte son garage.

Art. 211 — Lorsqu'un mécanicien, trouvant le tonnage trop élevé, demande à laisser des wagons de marchandises dans une gare intermédiaire, le chef de train ne doit pas s'y opposer.

Dans ces circonstances, les trains peuvent même être arrêtés à des gares qu'ils ne desservent pas d'après le livret de marche.

Le chef de train doit toujours désigner les wagons à laisser.

Les mécaniciens peuvent également, sous leur responsabilité, se refuser à compléter leur tonnage avec des wagons au passage des gares intermédiaires. Lorsque ce cas se présente, le chef de train doit se concerter avec le chef de gare, afin qu'au besoin un certain nombre de wagons soient retirés du train pour

être remplacés par ceux dont la gare ne pourrait différer le départ sans inconvénients.

Toutes les fois que, par application des dispositions du présent article, des wagons ont été différés sur la demande des mécaniciens, les chefs de train doivent mentionner sur leur journal de train, les motifs donnés par les mécaniciens à l'appui de leur demande.

Art. 212 — Les chefs de train doivent connaître les prescriptions concernant le service des mécaniciens des trains en marche, et ils ont à mentionner sur leurs feuilles de marche toutes les négligences et les infractions qu'ils ont constatées relativement à l'exécution de ces prescriptions prévues aux titres I, II et V du présent règlement.

Art. 213 — Lorsqu'un train s'arrête en dehors des points fixés par le livret de marche ou s'arrête en pleine voie, le chef de train ou le mécanicien doivent se conformer aux prescriptions des articles 100 et 101 du présent règlement.

Art. 214 — Lorsqu'un train dessert normalement un établissement non pourvu de signaux fixes, si l'arrêt dépasse 10 minutes, ce train doit être couvert à la distance réglementaire par les soins de cet établissement, si celui-ci est doté de personnel, et par les soins du chef de train, si cet établissement ne comporte pas de personnel.

Art. 215 — Toutes les fois qu'un train arrêté en pleine voie repart avant le retour du serre-frein détaché pour aller assurer les signaux de protection, cet agent doit être remplacé au frein, s'il est utile, par le chef de train lui-même.

Le personnel est ensuite complété à la première gare où se trouve un agent disponible.

Art. 216 — En cas de détresse, le chef de train, après avoir pris les mesures pour couvrir son train, doit se concerter avec le mécanicien sur ce qu'il convient de faire pour remettre le plus promptement possible le train en marche.

S'il y a dissentiment, l'avis du chef de train est toujours prépondérant.

Art. 217 — En cas de déraillement ou de bris d'essieu, le chef de train doit laisser au mécanicien la direction des opérations nécessaires pour remettre sur les rails les parties du train déraillées, il doit se préoccuper principalement de la bonne exécution des signaux et des mouvements, après avoir pris les mesures pour couvrir son train.

Art. 218 — Quand le train marche exceptionnellement machine en arrière, le chef de train doit se tenir dans le wagon de tête, observer attentivement la voie et faire les signaux nécessaires au mécanicien.

CHAPITRE III

Accidents

Art. 219 — Tout chef de train ayant constaté un accident, c'est-à-dire un événement ayant occasionné la mort ou des blessures ou seulement des dégâts au matériel, en rend compte au chef de la gare suivante.

Les détressés, ruptures d'attelage, déraillements, etc ... doivent également faire l'objet de compte rendu.

CHAPITRE IV

Ecritures

Art. 220 — En ce qui concerne le mouvement, les chefs de train ont à tenir le journal de train modèle 014 RGE, la feuille de mouvement du matériel, modèle 008 RGE, les feuilles de tonnage, modèles 010 RGE et 011 RGE.

Ils tiennent également les feuilles de distribution de plis, modèle 224 RGE.

Les imprimés nécessaires portant toutes les indications qui doivent y figurer, leur sont remis avant le départ, par le chef de gare.

Ils les remettent, après avoir porté toutes les indications voulues aux chefs des gares terminus. Ces chefs de gare en assurent la transmission dès que possible.

Les feuilles de marche, de mouvement et de tonnage sont adressées au chef du mouvement, les bulletins de fraction aux mécaniciens, les feuilles de distribution, aux gares qui les ont créés.

TITRE V

Service des mécaniciens et aides-mécaniciens

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 221 — Les trains sont remorqués par une ou plusieurs machines.

En principe, il doit y avoir sur la machine de tête un mécanicien et un aide-mécanicien. Toutefois, sur les autres machines du train, ou sur la machine de tête sur certaines sections de ligne désignées spécialement par arrêté, il suffit d'un seul agent.

En outre, lorsque les machines sont couplées, c'est-à-dire que l'ensemble des machines peut être conduit d'un seul poste, l'ensemble de ces machines couplées est considéré comme une seule machine pour tout ce qui concerne les règlements et instructions de sécurité. Notamment, il suffit d'un mécanicien et d'un aide-mécanicien pour l'ensemble des machines couplées.

Dans le cas particulier des autorails, des trains légers et des trains où le chef de train prend place sur la machine, la présence de l'aide-mécanicien n'est pas obligatoire lorsque le chef de train est en mesure d'arrêter le train en cas de besoin.

Art. 222 — Les mécaniciens et les aides-mécaniciens dépendent du Service de la Traction et sont sous les ordres directs des chefs et sous-chefs de dépôt et des chefs mécaniciens.

Dans les gares, ils sont sous les ordres des chefs de gare pour tous les mouvements et les manœuvres, ils reçoivent également de ceux-ci les avis concernant la marche des machines isolées.

Les ordres donnés par les chefs de gare, concernant la marche des trains, les changements dans l'horaire, les croisements, la sécurité, etc..., doivent être formulés par écrit.

Les mécaniciens ont le devoir de s'y conformer strictement.

En route, les mécaniciens et les aides-mécaniciens sont sous les ordres des chefs de train, en ce qui concerne les mouvements à faire en dehors des gares.

Art. 223 — Les mécaniciens sont chargés de la conduite et, en cours de route, de l'entretien des machines qui leur sont confiées.

Ils doivent assurer, en ce qui les concerne, la marche régulière des trains, conformément aux horaires approuvés.

Les aides-mécaniciens sont chargés de l'entretien général du moteur et des servitudes. Ils procèdent à la surveillance du convoi. Ils sont sous les ordres immédiats des mécaniciens.

Dans certains cas, les machines isolées circulent sur la voie sans être accompagnées d'un agent de l'exploitation, le mécanicien assume alors la même responsabilité qu'un chef de train au point de vue de la circulation ; il doit prendre toutes les mesures de sécurité prescrites.

Les mécaniciens et les aides-mécaniciens sont responsables de tous les faits de leur service.

Art. 224 — Les mécaniciens et les aides-mécaniciens doivent s'abstenir de toute conversation avec les personnes étrangères au service.

Ils doivent faire leur service, en toute circonstance sans bruit et avec beaucoup de calme.

Toute discussion leur est rigoureusement interdite.

En cas de danger, le mécanicien et l'aide-mécanicien ne doivent abandonner leur poste qu'à la dernière extrémité et après avoir accompli tout leur devoir.

Dans le cas où ils auraient des plaintes et des réclamations à formuler, ils doivent les adresser au chef de dépôt qui les transmet à qui de droit.

Art. 225 — Les mécaniciens et les aides-mécaniciens doivent connaître dans tous leurs détails les titres I et V du règlement général d'exploitation ainsi que les articles du titre II les concernant et les règlements, instructions et circulaires concernant leur service.

Art. 226 — Les mécaniciens, lorsqu'ils sont en service, doivent être munis :

1°) de deux drapeaux rouges et de deux drapeaux verts ;

2°) d'une lampe électrique à verres blancs et rouges munie d'une ampoule de rechange ;

3°) d'une boîte renfermant des pétards ;

4°) du livret de la marche des trains ou d'extraits par section de ligne ;

5°) d'un exemplaire du règlement général d'exploitation ;

6°) d'une montre bien réglée ;

7°) d'un carnet mod. 004 RGE, d'un carnet modèle n° 001 du règlement général d'exploitation, si les machines circulent isolément.

CHAPITRE II

Mesures à prendre avant le départ du dépôt, en stationnement, en route

§ 1 — Avant le départ du dépôt

Art. 227 — Avant le départ du dépôt, le mécanicien doit faire, avec le plus grand soin, l'inspection de sa machine et s'assurer qu'elle est en état de bien fonctionner.

Il doit vérifier si les approvisionnements d'eau, de combustible et de lubrifiant sont complets. Il est tenu de visiter notamment tous les organes mécaniques et électriques et les servitudes de la machine.

Le mécanicien doit s'assurer que le phare et les divers feux de la machine fonctionnent normalement.

§ 2 — En stationnement

Art. 228 — Lorsqu'une machine est en stationnement, le frein à main doit être serré, le manipulateur ramené à la position zéro, le dispositif du changement de marche ramené au point mort et la manette enlevée.

Art. 229 — Si le stationnement prévu est supérieur à 15 minutes, le moteur thermique peut être arrêté et les agents de conduite peuvent éventuellement s'absenter en emportant la manette de changement de marche et en fermant portes et fenêtres.

Art. 230 — Aucun mouvement de machine ne doit avoir lieu dans une gare sans l'autorisation du chef de gare.

Art. 231 — Le mécanicien doit annoncer chaque mouvement de sa machine par un coup d'avertisseur avant de démarrer.

Toutefois, en ce qui concerne les mouvements de machines effectués la nuit dans les gares desservant les localités importantes, ou les manœuvres effectuées sur les voies du port de certaines gares de marchandises ou d'exploitation annexes du Chemin de Fer, des consignes particulières peuvent prescrire des dérogations à cette clause.

Il ne doit jamais mettre sa machine en marche ou desserrer les freins, avant de s'être assuré que personne n'est exposé à être atteint par le déplacement de la machine.

Art. 232 — Les manœuvres et les mouvements des trains et des machines, dans les gares et dans les dépôts, doivent s'exécuter toujours avec la plus grande prudence.

Les mécaniciens doivent démarrer sans secousses et éviter, autant que possible, les arrêts trop brusques.

Art. 233 — Au départ et à l'arrivée des trains et dans les manœuvres, les machines sont toujours attelées et dételées par les agents des gares assistés des serre-freins.

Art. 234 — Que la machine soit en marche ou en stationnement, le mécanicien est chargé de l'éclairage, en temps utile, des feux de position et phare.

Art. 235 — Quand deux machines sont attelées à un seul train, c'est le mécanicien de tête qui règle la marche.

§ 3 — En route

Art. 236 — En route, les mécaniciens doivent faire usage de leur avertisseur pour commander l'attention dans les cas suivants :

1°) à l'approche des gares et des passages à niveau ;

2°) au franchissement d'un signal d'avertissement d'une gare ;

3°) à l'approche des courbes à visibilité réduite ;

4°) toutes les fois que la voie ne leur paraît pas libre et, en particulier, s'ils aperçoivent à proximité une ou plusieurs personnes ;

5°) à toute rencontre de signaux de chantier en pleine voie.

Art. 237 — Les mécaniciens et aides-mécaniciens doivent bien connaître les particularités de la voie et les dispositions des gares et des signaux fixes.

Dans le cas où ni le mécanicien ni l'aide-mécanicien n'auraient une connaissance suffisante de la voie à parcourir, le mécanicien devra en faire l'observation au chef de dépôt, qui avisera.

Art. 238 — Le mécanicien et l'aide-mécanicien doivent, au moment du démarrage, et fréquemment en route, porter leurs regards en arrière pour constater que tout le train suit et qu'il ne leur est pas fait de signal d'arrêt par les agents du train, des gares ou de la voie.

Art. 239 — Le mécanicien doit surveiller constamment tous les appareils de contrôle.

Il veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein. Il ne doit, sous aucun prétexte, modifier le réglage des appareils de sécurité.

Art. 240 — Lorsqu'on a dû ralentir, le mécanicien doit attendre que les freins soient desserrés et que les ressorts de traction se soient détendus pour reprendre la traction du train.

Art. 241 — La marche de la machine doit être régulière. Sauf sur les lignes à circulation en avance et pour les trains ne transportant pas de voyageurs, le mécanicien ne doit pas arriver aux gares plus de trois minutes avant l'heure réglementaire.

En cas de retard d'un train, le mécanicien s'efforcera de regagner le temps perdu, mais sans dépasser :

1°) la vitesse maximum fixée pour chaque section de ligne et pour chaque type de train au livret de la marche des trains ;

2°) la vitesse limite prescrite pour la machine remorquant le train.

La vitesse d'une machine isolée ne devra, en aucun cas, dépasser celle qui est prescrite pour un train de voyageurs.

Art. 242 — Aux abords de tous les points où les trains doivent franchir les aiguilles, les mécaniciens devront être maîtres de leur vitesse, de manière à pouvoir s'arrêter au premier signal d'arrêt ou à une aiguille en mauvaise position.

Art. 243 — Quand un mécanicien s'aperçoit que la lanterne d'un signal carré d'arrêt absolu est éteinte, il doit considérer ce dernier comme fermé et ne pas le dépasser.

De plus, sur les sections de ligne où les feux verts et rouges des carrés sont remplacés par des dispositifs réfléchissants, les mêmes prescriptions seront applicables lorsque le phare de la machine sera éteint.

Art. 244. — Aux gares, les mécaniciens devront prendre leurs mesures pour ne pas dépasser le point de stationnement ordinaire des trains.

Art. 245. — Les mécaniciens conduisant des trains spéciaux non annoncés ou des machines isolées doivent redoubler de précautions.

Ils doivent faire fréquemment usage de leur avertisseur et particulièrement à l'approche des gares, des tranchées et des courbes.

Art. 246. — Si, par suite d'impuissance accidentelle de la machine, de surcharge, de l'état du temps ou autres circonstances exceptionnelles, le mécanicien juge qu'il est nécessaire, pour maintenir sa marche à la vitesse réglementaire, ou pour récupérer le temps perdu, de laisser des wagons à marchandises dans une gare intermédiaire, il doit en faire la demande au chef de train, les wagons à laisser doivent toujours être désignés par ce dernier qui mentionnera, sur le bulletin de traction, les motifs tels qu'ils lui seront donnés par le mécanicien.

Art. 247. — Toutes les fois qu'un mécanicien aperçoit devant lui un train ou une machine en marche sur la même voie, alors même que cette voie ne serait pas couverte par des signaux, il doit s'en tenir à une distance de 1.000 mètres au moins et ralentir lorsqu'il le perd de vue dans les courbes.

Art. 248. — Dans les déraillements, la direction des opérations appartient de droit aux mécaniciens.

Art. 249. — Quand une machine avariée ne pouvant pas continuer sa route est arrivée dans une gare, le mécanicien doit demander à son chef de dépôt les instructions nécessaires pour sa rentrée.

CHAPITRE III

Mesures d'ordre

Art. 250. — Les mécaniciens doivent s'assurer que leur machine est munie des outils, engins et signaux nécessaires.

Ils sont responsables de ces objets et doivent, en arrivant au dépôt, faire remplacer ceux qui auraient été perdus ou cassés en cours de route.

Art. 251 — Les machines doivent être à la disposition du chef de gare quinze minutes au moins avant l'heure fixée pour le départ, lorsqu'elles doivent remorquer des trains de voyageurs, et vingt minutes au moins avant

cette heure lorsqu'elles doivent remorquer des trains de marchandises.

Art. 252 — Lorsqu'un mécanicien arrive à la gare où se termine son service, le chef de gare lui délivre un bulletin de manœuvre si les manœuvres qui lui sont commandées dépassent une durée de vingt minutes. Ce bulletin sera tiré du carnet mod. 015 RGE, et constitué par le premier feuillet sur lequel le chef de gare aura barré les rubriques inutiles et rempli la formule relative à la durée. Le chef de gare en fera de même sur la souche et détruira le deuxième feuillet.

Art. 253 — Sauf le cas de secours ou de trains circulant sur les sections de ligne désignées par ordre de service et où le chef de train peut prendre place sur la machine, aucune personne autre que le mécanicien et l'aide-mécanicien ne peut monter sur la machine à moins d'une autorisation spéciale écrite du Directeur.

Art. 254 — Le nombre de personnes qui peuvent être admises à circuler sur les machines ne doit pas dépasser cinq, mécaniciens et aides-mécaniciens compris.

CHAPITRE IV

Accidents

Art. 255 — Lorsqu'un mécanicien ou aide-mécanicien constate un accident, c'est-à-dire un événement ayant occasionné la mort ou de blessures ou seulement des dégâts au matériel, il en rend compte à son chef de dépôt qui en avise le chef du Service de la Traction.

CHAPITRE V

Mesures de sécurité à prendre par les agents de conduite pendant les saisons de pluies pour les circulations des trains et des machines

Art. 256 — Pendant les périodes de pluies et surtout pendant les tornades, les mécaniciens doivent redoubler d'attention de manière à apercevoir les signaux d'arrêt qui peuvent leur être faits et à entendre l'explosion des pétards.

Les mécaniciens doivent considérer comme un obstacle même en l'absence des signaux, la présence de l'eau sur la plateforme même si le dessus du rail est visible.

Ils doivent s'arrêter et prendre en accord avec le chef de train les mesures prévues à l'article 147.

Lorsqu'une machine ou un autorail circule haut le pied et en l'absence du chef de train, le mécanicien doit se conformer aux mesures à prendre par le personnel des trains comme définies à l'article 147.

TITRE VI

Service de voie, entretien et surveillance de la voie

CHAPITRE I

Dispositions générales

§ I — Attributions des agents de l'entretien et de la surveillance de la voie

Art. 257 — Tous les travaux d'entretien courant et de grosse réparation et les travaux neufs, sur les lignes en exploitation, sont exécutés sous la surveillance et la responsabilité des chefs de section et des chefs de district,

sauf dans les cas tout à fait exceptionnels où l'importance des travaux neufs ou de grosse réparation peut motiver un personnel spécial chargé d'en assurer l'exécution.

L'entretien des voies, des terrassements, des ouvrages d'art et de toutes les dépendances du chemin de fer, lorsqu'il n'est pas confié à des aiguilleurs ou des gardes chargés d'un service déterminé, ou bien à des entrepreneurs ou ouvriers spécialisés, doit être fait par des agents du Service de la Voie.

La surveillance et la police de la voie sont faites par les agents désignés à cet effet.

Les tournées de surveillance sont effectuées conformément aux prescriptions des articles 269 et 270 ci-après.

L'étendue des cantons et la répartition des agents de la voie sont déterminées par le chef de section et ne sont définitives qu'après l'approbation du chef de service de la voie.

Art. 258 — Dans le cas d'un service de sécurité, aucun agent ne doit quitter le poste qui lui est confié avant l'arrivée de son remplaçant. Il lui donne connaissance des ordres, consignes ou avis qu'il aurait reçus et il le renseigne sur les trains ayant déjà passé et sur ceux qui sont attendus.

Art. 259 — Les agents de la voie doivent surveiller avec soin les lignes de télécommunication posées le long du chemin de fer, et signaler au chef de district et au chef de la gare la plus voisine les dérangements et ruptures de fils ou poteaux, en ayant soin d'abord d'isoler le fil rompu, pour empêcher le contact avec les autres fils.

En cas de détresse ou d'accident survenu en pleine voie à un train ou à une machine isolée, les agents de la voie sont tenus, même en dehors des heures de service, de se mettre immédiatement à la disposition des chefs de train et mécaniciens et d'obéir à leurs ordres.

En outre, les agents de la voie peuvent, en tous cas, être mis à la disposition d'un chef de gare par ordre de leur chef de district.

Enfin, dans les cas urgents et exceptionnels, les agents de la voie qui sont voisins d'une gare ou d'un dépôt doivent, si leur service particulier est assuré, donner leur concours au chef de la gare, s'ils en sont requis par écrit par ce dernier qui est tenu dans ce cas de justifier la nécessité de la réquisition ainsi faite par lui. La réquisition est adressée au chef de district ou, à défaut, au chef d'équipe et, dans ce cas, un duplicata de la réquisition doit être envoyé immédiatement au chef de district. Le chef de district rend compte à son chef de section.

§ 2 — Equipement

Art. 260 — Chaque équipe de la voie doit être munie des objets suivants :

- 1 — deux drapeaux rouges ;
- 2 — deux drapeaux jaunes ;
- 3 — deux drapeaux verts ;
- 4 — pendant la nuit, deux lanternes pouvant donner à volonté un feu vert, jaune ou rouge ;
- 5 — deux guidons d'équipe ;
- 6 — six pétards ;

7 — un exemplaire du règlement général d'exploitation.

Les agents chargés de la surveillance doivent être chacun muni des objets suivants :

- 1 — deux drapeaux rouges et deux drapeaux jaunes ;
- 2 — une lanterne pendant la nuit ;
- 3 — six pétards ;
- 4 — l'outil nécessaire pour serrer les boulons d'éclis-

se.

Art. 261 — Les chefs de section et les chefs de district doivent s'assurer fréquemment que les agents placés sous leurs ordres connaissent et comprennent les dispositions des titres I et VI du Règlement Général d'Exploitation.

§ 3 — Autorité et responsabilité des agents de la voie

Art. 262 — Dans l'exécution des travaux, les chefs de section et les chefs de district doivent donner, tant aux chefs d'équipe et ouvriers poseurs et autres agents réguliers de la voie, qu'aux entrepreneurs, tâcherons et ouvriers employés temporairement, les instructions nécessaires pour éviter que les travaux entravent la circulation des trains et pour écarter tout risque d'accident.

Ainsi, ils doivent prescrire suivant les circonstances les signaux à faire pour assurer l'arrêt ou le ralentissement des trains et faire placer, s'il y a lieu, les signaux utiles.

Art. 263 — Chaque chef de district est responsable des mesures qu'il prend et des omissions qu'il peut commettre dans l'exécution des travaux d'entretien et dans la surveillance des voies situées dans toute l'étendue de son district.

Les mêmes responsabilités incombent aux chefs d'équipe en ce qui concerne les portions de voie qui leur sont confiées.

En cas d'empêchement du chef d'équipe, il est remplacé par un agent qui est désigné à cet effet par le chef de district et qui a les mêmes responsabilités.

Art. 264 — Les agents doivent obéissance au chef d'équipe ou à son suppléant.

Le chef d'équipe est responsable des fautes et de la négligence des agents de son équipe, sauf lorsqu'ils sont chargés d'un service détaché.

Art. 265 — Les agents de la voie qui ne demeurent pas sur la ligne doivent, lorsqu'ils sont de service, y prendre leur repas, afin d'être en mesure de partir immédiatement sur les points où leur présence peut être nécessaire et de faire les signaux aux trains.

Art. 266 — Les entrepreneurs, tâcherons et ouvriers provisoires ne peuvent commencer aucun travail, ni même établir des dépôts de matériaux dans les terrains dépendant du chemin de fer, sans l'autorisation écrite du chef de section ou du chef de district. Ils doivent, en outre se conformer rigoureusement aux règlements et aux instructions spéciales qui leur sont signifiées par ces agents. Ils sont responsables des accidents qui peuvent résulter, soit de l'inobservation de ces règlements et instructions, soit de leur négligence ou de leur défaut de soin.

Les entrepreneurs sont d'ailleurs civilement responsables de leurs ouvriers.

Art. 267 — Chacun des agents du service de l'entretien et de la surveillance de la voie est responsable de toute négligence ou défaut de surveillance et de toute inexécution des lois et règlements en ce qui concerne son service.

CHAPITRE II

Travaux de la voie

§ I — Travaux ordinaires d'entretien et de visite de la ligne

Art. 268 — Les travaux ordinaires des équipes d'entretien comprennent :

- le dressage, le nivellement et le bourrage des voies ;
- le réglage du ballast et le nettoyage de la voie ;
- le remplacement des rails, traverses, de leurs attaches et, en général, de toutes les pièces entrant dans la composition des voies courantes, ainsi que des appareils de branchement ou d'intersection des voies ;
- l'entretien des signaux fixes et de leurs transmissions ;
- la manutention et le transport, sur la ligne, des matériaux destinés aux travaux ;
- le curage des fossés, le réglage des accotements et des talus, la réparation des éboulements ;
- l'entretien, s'il y a lieu, des haies vives et clôtures sèches.

Les équipes sont aussi chargées quand il y a lieu, soit isolément, soit réunies à d'autres équipes, de la pose des voies nouvelles et des remaniements de voies à faire dans les gares ou sur la ligne.

Art. 269 — La voie doit être visitée chaque jour, au moins une fois dans chaque canton. Cette visite journalière peut être assurée par un agent transporté en lorry-moteur ou en drasin. En cas d'anomalie de la voie, les mesures nécessaires de protection doivent être prises par l'agent chargé de la visite en attendant l'exécution des travaux nécessaires.

Art. 270 — Dans le temps des grandes pluies ou des tornades :

1 — les cantonniers ne doivent pas quitter la ligne, ils doivent au contraire circuler sur les voies pour s'assurer que le ballast n'a pas été entraîné par les eaux, que les traverses ne sont pas dérangées de manière à présenter du danger, que les poteaux télégraphiques et téléphoniques n'ont pas été renversés et que les arbres ne sont pas tombés sur la voie.

2 — Les chefs d'équipe :

a — durant les heures de service, doivent charger deux poseurs de la visite de la voie de part et d'autre de leur chantier qu'ils ne devront regagner qu'après la ren-

contre du cantonnier, du poseur de l'autre équipe ou d'avoir atteint la limite du canton.

b' — en dehors des heures de service, confier la visite à un poseur ou l'effectuer eux-mêmes dans le sens opposé au parcours du cantonnier.

Ces visites devront être effectuées par les moyens les plus rapides.

§ 2 — Précautions à prendre pour l'exécution des travaux

Art. 271 — Dans l'exécution des travaux d'entretien et des travaux neufs ou de grosses réparations n'exigeant pas que le chantier soit précédé du signal d'arrêt, les agents de la voie ne doivent jamais laisser sur les voies ou à proximité, des outils, matériaux ou objets quelconques pouvant obstruer les voies ou être atteints soit par les marchepieds des voitures, soit par des pièces des machines.

En conséquence, les dépôts d'objets quelconques sont défendus d'une manière absolue entre les deux rails d'une même voie et extérieurement à toute voie à moins de 1m, 50 des rails extérieurs.

Au cours des travaux, le ballast doit être réglé avant le passage à tout train ou machine :

1 — Entre les rails : au plus, au niveau supérieur de ceux-ci.

Toutefois, sur une bande de 15 centimètres le long de chaque file de rail, le niveau maximum sera abaissé de 5 centimètres ;

2 — A l'extérieur des rails : au plus, au niveau de ceux-ci, sur une largeur d'au moins 75 centimètres.

A la fin des travaux, le ballast doit être réglé conformément au profil-type.

Les agents de la voie ne doivent jamais rien déposer sur les fils des lignes aériennes des télécommunications ni sur les fils des transmissions de signaux et leurs supports, ni sur les signaux et poteaux indicateurs quelconques.

Art. 272 — Ils ne doivent jamais dans les travaux habituels d'entretien, quitter la ligne à la fin de la journée, sans avoir achevé le bourrage des traverses et le regarnissage de la voie, et, s'il le faut, sans avoir pris les mesures nécessaires pour que le signal de ralentissement soit fait aux autres trains.

Lorsqu'il s'agit de procéder à un relevage de la voie les chefs d'équipe doivent avoir soin de ne relever que de 6 à 7 centimètres à la fois, la rampe de raccordement ne devra pas dépasser 5 millimètres par mètre.

Ils ne doivent jamais laisser les voies dégarnies pendant les heures de forte chaleur.

Art. 273 — Lorsqu'il y a lieu, pour une cause quelconque et pour un temps si court qu'il soit, de rompre la continuité de la voie, ou lorsque le travail à exécuter

peut, soit nuit momentanément à la solidité de la voie, soit produire temporairement un obstacle dépassant les limites fixées pour les dépôts à l'article 271 ci-dessus, le chef d'équipe doit au préalable faire couvrir au moyen du signal d'arrêt dans les deux sens, le point où s'exécute le travail à une distance de 1.000 mètres dans chaque sens.

Sous aucun prétexte le travail ne doit être entrepris sans que le chef d'équipe soit présent, et sans que cet agent se soit assuré que les signaux sont bien réellement faits à la distance qui vient d'être indiquée.

L'agent chargé de couvrir un chantier de réparation de la voie ne doit jamais le découvrir sans en avoir reçu l'ordre exprès du chef d'équipe.

A moins d'urgence, aucun travail de nature à interrompre les voies ne doit être entrepris pendant la nuit, ni pendant un temps de brouillard.

Les chefs d'équipe doivent se renseigner très exactement sur les heures réglementaires du passage des trains aux points où ils travaillent. Ils observent avec soin les signaux que peuvent porter les trains pour annoncer les trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux.

Le travail doit être exécuté, sauf urgence, de façon à pouvoir rétablir la voie et découvrir les chantiers 10 minutes au moins avant l'heure de passage du premier train attendu.

Enfin, ils ne doivent jamais perdre de vue que les précautions doivent être prises à toute heure, comme si un train non attendu devait survenir, notamment sur les lignes où les trains peuvent circuler en avance.

Art. 274 — Lorsque l'état de la voie nécessite, sur une certaine étendue, un ralentissement des trains, il doit être procédé de la manière suivante :

— Le signal de ralentissement est présenté à tous les trains se dirigeant vers la portion de voie en question et placé comme il est indiqué à l'article 28.

— le signal de voie libre est fait au point où le train peut reprendre sans inconvénient, sa vitesse normale. Ce dernier signal est assuré, le jour au moyen d'un drapeau roulé ou d'un guidon vert placé à l'extérieur et immédiatement à droite de la voie dans le sens de la marche du train, et la nuit par un feu vert ou un dispositif réfléchissant occupant la même position (Art. II).

— les signaux annonceurs de ralentissement devront être placés à une distance minimum de 500 mètres du commencement de la zone de ralentissement. Lorsque le ralentissement excédera une période de 48 heures, le commencement de la zone de ralentissement sera signalé par un signal d'exécution (chiffres jaunes sur fond noir). La reprise de marche normale sera signalée par un signal vert placé à 200 mètres de la fin de la zone de ralentissement.

— en cas d'urgence, s'il est nécessaire de réduire les vitesses au-dessous de celles indiquées à l'article 28 avant que les mécaniciens aient pu être prévenus, le chef

d'équipe doit faire le signal d'arrêt à la distance indiquée à l'article précédent et piloter le train sur la zone de ralentissement.

§ 3 — *Autorisation à obtenir et avis à donner avant la mise à exécution de certains travaux*

Art. 275 — Aucune interception des voies principales ou des voies de service, aucune manœuvre sur ces mêmes voies, aucune circulation de lorries, ne peut avoir lieu dans une gare ou aux abords, en dedans des signaux d'arrêt absolu, sans l'autorisation du chef de gare.

En cas de travaux dans une gare, l'agent qui les dirige doit s'entendre avec le chef de gare pour faire couvrir les voies principales au moyen de la mise à l'arrêt des signaux d'arrêt absolu.

En outre, il doit placer de part et d'autre du chantier, des signaux d'arrêt à main à 100 mètres au moins de celui-ci.

Art. 276 — Sauf dans le cas d'extrême urgence :

1^o — aucun travail de nature à entraîner des modifications dans la marche des trains ne peut être entrepris sans un ordre spécial du chef du Mouvement ;

2^o — aucune aiguille ne peut être posée, aucun signal fixe ne peut être placé ou déplacé, même provisoirement, sans un ordre écrit du chef de service visé pour information par les chefs des autres services.

Dans le cas de travaux d'extrême urgence, les dispositions sont prises sur les lieux, de manière à déranger le moins possible la circulation des trains et à assurer la sécurité de cette circulation, elles doivent être arrêtées de concert par les agents présents les plus élevés en grade dans chacun des trois services de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie.

§ 4 — *Transports de service pour les travaux de la voie*

A — *Lorries*

Art. 277 — Les lorries ou wagonnets poussés à bras, servant à transporter les matériaux, sont confiés à la garde des chefs d'équipe, et, en leur absence, à leurs suppléants.

Ces véhicules ne doivent être mis sur les rails que d'après les ordres et sous la surveillance du chef d'équipe, ils doivent en outre être protégés dans les conditions fixées au deuxième alinéa de l'article 275.

Dans les gares et stations pourvues d'appareils de changement de voie, les lorries ne peuvent être mis sur les rails, soit des voies de service, soit des voies principales, sans l'autorisation du chef de gare ou des agents préposés aux manœuvres.

En dehors des gares, les lorries doivent être couverts dans les deux directions, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent être mis en circulation qu'à la condition d'être à la fois précédés et suivis à la distance réglementaire.

L'agent auquel un lorry est confié ne doit le laisser mettre sur la voie qu'après s'être assuré que cette voie est couverte à la distance réglementaire.

La vitesse du lorry ne doit jamais dépasser cinq kilomètres à l'heure et le lorry doit rester à la distance réglementaire de l'homme chargé de la couverture à l'avant.

Celui-ci doit s'arrêter à la distance voulue de l'endroit qui lui aura été désigné comme point d'arrêt du lorry.

L'homme chargé de la couverture à l'arrière ne doit se mettre en marche qu'après avoir été avisé du départ du lorry, il le suit en ayant soin de ne pas dépasser la vitesse de 5 kilomètres à l'heure en s'assurant toutes les fois que la disposition des lieux lui permet de porter sa vue assez loin, que le lorry n'a rien perdu de son avance. Enfin, il doit s'arrêter à la distance voulue, avant l'endroit qui lui aura été désigné comme point d'arrêt du lorry.

Les hommes chargés de couvrir la voie ne doivent cesser de faire le signal que lorsque le chef d'équipe les a prévenus qu'elle est devenue libre.

Lorsque le travail exige plusieurs allers et retours successifs d'un point à un autre, et que la distance à parcourir ainsi par le lorry ne dépasse pas deux kilomètres, l'agent auquel le véhicule est confié fait couvrir en permanence les deux extrémités de la portion de la ligne à parcourir. Cette précaution prise, il peut faire circuler librement le lorry dans un sens ou dans l'autre.

Vingt minutes avant l'heure de passage de chaque train régulier ou de chaque train facultatif ou spécial, dont l'heure de passage est annoncée, les lorries doivent être enlevés de la voie et éloignés de 1,50m au moins du rail, il doit en être de même, des matériaux transportés.

Dès qu'un train est signalé ou aperçu sur la voie, que parcourt le lorry, celui-ci doit être immédiatement enlevé de la voie, en le culbutant au besoin.

Art. 278 — Les lorries ne doivent pas être employés pendant la nuit ni en temps de brouillard, si ce n'est en cas d'urgence et de nécessité absolue. Dans ce cas, on doit les couvrir en double à la distance réglementaire et à 200 mètres plus loin.

Art. 279 — Les lorries confiés aux équipes ne sont destinés qu'au transport des matériaux de la voie et des matières provenant du curage des fossés, ils doivent toujours être poussés à bras ou retenus, suivant le cas.

Il est expressément défendu :

- 1^o — de les employer pour le transport des personnes ;
- 2^o — de les accrocher aux machines ou à l'arrière des trains, même des trains de ballast ou de matériaux ;
- 3^o — de les lancer sur les pentes ou de les laisser entraîner par la gravité.

B — Trains de service

Art. 280 — Sauf les cas d'extrême urgence, aucun train de service, pour les travaux de la voie, ne peut être mis en marche, sur les lignes en exploitation, sans qu'un ordre du mouvement ait fait connaître :

- 1^o — le jour où les transports doivent commencer ;
- 2^o — les gares ou les points kilométriques entre lesquels les trains ont à circuler sur les voies principales ;
- 3^o — les points de garage pour les wagons et les machines ;
- 4^o — les heures limites du travail journalier.

Ces ordres sont préparés, sur la demande du chef du service de la voie par le chef du mouvement et communiqués au chef de la traction.

Ils doivent être portés à la connaissance des agents des divers services qui ont intérêt à être renseignés sur les parties de lignes où ces trains circulent et sur les heures pendant lesquelles ce mouvement peut avoir lieu.

Si l'ordre du mouvement n'indique pas le jour où les transports devront cesser, ce jour doit être porté à la connaissance des agents intéressés, au moyen d'un nouvel ordre.

Art. 281 — Tout train de service de la voie doit être constamment accompagné d'un agent qui est chargé de la direction des transports.

Cet agent, qui prend le titre de « Chef de transport », remplit les fonctions de chef de train.

Il a autorité, non seulement sur le personnel du train, mais sur les agents et ouvriers de la voie attachés aux transports ou chargés d'assurer les signaux et de manœuvrer les aiguilles. Il est sous les ordres des agents de l'exploitation pour tout ce qui concerne le mouvement sur les voies principales et dans les gares ; il doit, en outre, obéissance aux chefs de gare pour les mouvements et les stationnements du train à l'intérieur des signaux carrés d'arrêt absolu ; enfin, il doit se conformer aux ordres du chef de district pour les mouvements dans les voies des carrières et chantiers de la voie, et pour tout ce qui concerne le chargement et le déchargement des wagons.

Art. 282 — Les employés et ouvriers qui accompagnent les trains de service de la voie sont tenus de se conformer aux prescriptions suivantes :

- 1^o — il est expressément défendu de monter sur les wagons d'un train de travaux ou d'en descendre pendant qu'il est en marche et avant que l'arrêt complet soit obtenu ;
- 2^o — lorsque le mécanicien fait usage de l'avertisseur pour annoncer la mise en mouvement du train, tous les ouvriers qui se trouvent sur les wagons doivent s'asseoir tout de suite ;
- 3^o — lorsque le parcours des trains de service, sans arrêt, doit être supérieur à un kilomètre, tous les agents qui accompagnent ces trains, sauf ceux qui doivent se tenir sur la machine ou aux freins des wagons découverts, doivent, autant que possible, se placer dans les wagons couverts ou dans les wagons tombereaux.

Il est expressément défendu de mettre des planches ou objets quelconques reposant sur les bords supérieurs des wagons découverts, pour servir de siège aux ouvriers.

C — Engins dérailables destinés au transport des agents

Art. 283 — Les règles à suivre pour la circulation des engins dérailables sont fixées aux articles 136 à 145.

D — Draisines lourdes de chantier et draisines d'inspection

Art. 284 — Les draisines lourdes de chantier, lorsqu'elles remorquent des wagons, sont assimilées aux trains de service (voir titre II, chapitre 4, paragraphe 4).

Les draisines d'inspection, de district et les draisines de chantier, lorsqu'elles circulent sans wagons, sont assimilées à des trains circulant sur demande de voie libre (voir titre II, paragraphe 3).

§ 5 — Dispositions diverses concernant l'exécution des travaux

Art. 285 — Les agents et ouvriers du service de la voie, les entrepreneurs, tâcherons, leurs employés et leurs ouvriers doivent, lorsqu'ils quittent la ligne, éloigner des voies et, autant que possible, enfermer dans les magasins ou autres abris, tous les outils, éclisses, selles, crapauds, boulons, tirefonds, contreplaques et autres objets portatifs.

Les rails doivent être rangés le long de l'accotement, au pied du talus du ballast.

Les traverses doivent, quand rien ne s'y oppose, être gerbées à proximité des passages à niveau ou des poteaux kilométriques.

Les lorries doivent être éloignés des voies et, autant que possible, attachés à un point fixe au moyen d'une chaîne à cadenas.

Art. 286 — Les voies de garage doivent être munies de taquets qui sont disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons en stationnement, sur ces voies ne puissent être entraînés sur les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou par toute autre cause.

Ces taquets doivent être normalement cadénassés ; ils sont placés de manière à ce qu'il y ait au moins 2,80m de largeur d'entre-voie entre les arêtes extérieures du rail de la voie principale et de celui de la voie de garage.

CHAPITRE III

Surveillance de la voie

§ 1 — Exécution du décret concernant la grande voirie et la police des chemins de fer

Art. 287 — Les chefs de district et les autres agents de la voie sont tenus, en dehors des gares et même dans les gares, lorsqu'ils en sont requis, de veiller à l'exécution des prescriptions du décret concernant la police, la sécurité et l'exploitation des chemins de fer.

Ces agents peuvent être, à cet effet, assermentés.

Ils dressent, dans ce cas, procès-verbal des délits et contraventions qu'ils constatent.

Art. 288 — Les agents de la voie doivent empêcher, autant que possible, toute personne étrangère au service des chemins de fer de circuler ou de stationner sur ces chemins ou sur leurs francs bords, à moins qu'elle ne soit munie d'une autorisation.

Cette interdiction ne s'applique pas aux fonctionnaires du contrôle, qui ont le droit de stationner et de circuler librement et à toute heure dans toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances, sur la simple justification de leur identité.

Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux représentants de l'Administration Publique, aux agents de la force publique, aux agents des douanes et du fisc, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leur uniforme ou munis de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et agents ci-dessus désignés sont tenus de se conformer aux mesures de précaution prescrites aux agents de la voie et sont responsables de leur sécurité.

Si des personnes rencontrées sur la ligne sont étrangères au service et ne se trouvent pas dans les exceptions qui viennent d'être indiquées, les agents de la voie doivent autant que possible, les conduire hors du chemin de fer, après avoir pris leur nom et leur signalement et s'être assurés qu'elles n'avaient pas d'intention malveillante.

En cas de soupçon, ils doivent dresser procès-verbal s'ils sont assermentés ; dans tous les cas, ils doivent adresser un rapport à leur supérieur.

Dans le cas où les intentions de malveillance seraient évidentes, les agents de la voie doivent faire arrêter les délinquants par les agents de la force publique et, en cas d'absence de ceux-ci, ils doivent effectuer eux-mêmes l'arrestation. Si un agent de la voie éprouve de la résistance de la part des contrevenants ou de tous autres, il doit demander main-forte aux autres agents du chemin de fer qui se trouvent à proximité, quel que soit le service auquel ils appartiennent.

Art. 289 — Les agents de la voie doivent faire sortir du chemin de fer et conduire en fourrière les animaux abandonnés qu'ils trouvent sur les lignes.

Ils empêchent d'y jeter ou déposer aucun objet quel que soit la nature ou d'y faire circuler ou stationner des véhicules ou des machines étrangères au service.

Art. 290 — Pour prévenir les contraventions de voirie, les agents de la voie doivent avertir autant que possible les riverains du chemin de fer qui pourraient sans le vouloir, enfreindre les articles du décret sur la police, la sécurité et l'exploitation du chemin de fer.

En conséquence, ils doivent surveiller tout spécialement les constructions, les réparations, les plantations, les fouilles, les exploitations de mines et de carrière, les

dépôts de matériaux et principalement ceux des matières combustibles, que l'on effectue dans le voisinage de la ligne.

Ils signalent les contraventions au chef de district lors de ses tournées et même, en cas d'urgence, ils doivent les lui faire connaître immédiatement.

§ 2 — Attention à apporter au passage des trains

Art. 291 — A l'approche d'un train ou d'une machine, les agents de la voie doivent se placer sur l'accollement du chemin, autant que possible à droite du train arrivant, à 1,50m au moins du rail le plus rapproché, et se tenir prêts à faire les signaux que les circonstances pourraient rendre nécessaires.

L'agent qui s'aperçoit trop tard de l'arrivée d'un train ne doit pas essayer de traverser la voie pour aller prendre la droite, il doit, dans ce cas, rester sur l'accollement de gauche.

Art. 292 — Dès qu'un train est en vue, les agents de la voie doivent observer avec la plus grande attention, afin de reconnaître les signaux dont il serait porteur et de répéter, au besoin, aux mécaniciens, les signaux qui pourraient être faits par les chefs de train ou les serre-freins ou de faire eux-mêmes les signaux utiles s'ils remarquent dans le train un dérangement quelconque exigeant le ralentissement ou l'arrêt.

Art. 293 — L'attention des agents doit toujours se porter sur les signaux d'arrière des trains et machines, afin de reconnaître si le train est complet, d'être avertis du passage des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux qui pourraient être annoncés, et de se prémunir en conséquence.

Toutefois, ils ne doivent jamais perdre de vue que des trains circulant sur demande de voie libre, peuvent être expédiés sans avoir été annoncés.

§ 3 — Protection des voies en cas d'arrêt des trains en dehors des gares et en cas d'obstruction

Art. 294 — Lorsqu'un agent de la voie aperçoit un train, une portion de train, ou une machine arrêtée sur la voie en dehors des signaux carrés, son premier devoir est de se porter à l'arrière au pas de course pour faire, à la distance fixée à l'article 273, les signaux qui doivent protéger le train ou la machine. S'il s'y trouve déjà un agent du train ou de la machine, il le remplace.

Art. 295 — En cas d'anomalies susceptibles d'occasionner un déraillement telles que, par exemple, un déplacement ou une rupture dans les rails ou autres matériaux de la voie, un éboulement, un tassement ou, en général, un obstacle quelconque trop considérable d'ailleurs pour pouvoir être écarté immédiatement tout agent de la voie, dès qu'il en a connaissance, doit, sans hésitation et sans aucun retard, couvrir le point dangereux

à la distance réglementaire fixée à l'article 273 dans les deux sens, et tout d'abord du côté du premier train attendu.

S'il rencontre un autre agent, il l'envoie couvrir l'obstacle dans une direction, s'il en est capable; tandis qu'il se porte lui-même immédiatement dans l'autre. Les signaux d'arrêt placés, le ou les agents reviennent vers l'obstacle et exécutent, s'ils le peuvent, les travaux, dans le cas contraire le ou les agents vont chercher du secours puis reviennent vers l'obstacle. Si la personne rencontrée ne peut couvrir l'obstacle dans une direction, l'agent l'envoie, en cas de besoin immédiat, chercher du secours.

Pendant ces trajets, en allant et en revenant, le ou les agents doivent se tenir toujours en mesure d'arrêter, au moyen de signaux à vue tout train ou machine qui surviendrait sur la voie obstruée.

Art. 296 — En cas d'accident, les agents de la voie doivent se porter, au premier avis, vers l'endroit où l'accident a eu lieu, pour prêter aide et assistance.

CHAPITRE IV

Mesures d'ordre

Art. 297 — Tout accident sur le chemin de fer, soit qu'il atteigne des personnes étrangères au service ou des agents, soit qu'il occasionne seulement des avaries au matériel roulant ou fixe, ou au chemin de fer et à ses dépendances, doit être porté immédiatement, par l'agent de la voie qui l'a constaté ou par celui qui en reçoit avis, à la connaissance du chef de la gare la plus voisine et du chef de district, lequel en rend compte au chef de service.

Art. 298 — Les agents de la voie doivent recueillir scrupuleusement tous les objets tombés des voitures, machines et wagons, aussi bien les objets faisant partie de ces véhicules que les marchandises transportées et les objets perdus par les voyageurs.

Ils les remettent contre reçu au chef de la gare la plus voisine.

Art. 299 — Tous les agents de la voie, les entrepreneurs, les tâcherons, leurs employés et ouvriers, et toutes les personnes qui sont obligées de circuler sur le chemin de fer doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

1^o — dès qu'ils aperçoivent un train à moins d'un kilomètre de distance, ils doivent se garer en dehors des voies, si possible, à au moins 1,50m du rail le plus rapproché et en évitant de traverser la voie.

2^o — lorsque les agents sont obligés de circuler sur la voie, un surcroît d'attention dans les deux sens est nécessaire de leur part, pour ne pas se laisser surprendre par les trains ou machines qui peuvent survenir d'un sens ou de l'autre.

TABLE DES MATIERES

	Articles	Pages
TITRE I — Signaux		
<i>Chapitre premier</i>		
Dispositions fondamentales	1 à 5	537
<i>Chap. II. — Signaux optiques</i>		
Dispositions générales	6 à 7	537
<i>§ I. — Signaux mobiles</i>		
Généralités :	8	537
1° — Marche des trains et des machines	9 à 11	537
2° — Mouvements dans les manœuvres	12	537
<i>§ 2 — Signaux fixes</i>		
Généralités :	13	538
1° — Signaux avancés à plaque ronde peinte en rouge	14	538
2° — Signaux d'arrêt absolu	15	538
3° — Signaux de ralentissement	16	538
4° — Signaux divers	17	539
<i>§ 3 — Signaux des trains ou des machines isolées</i>		
<i>Chap. III. — Signaux acoustiques</i>		
Généralités :	21	539
§ 1 — La voix	22	539
§ 2 — Avertisseur de la machine	23 à 24	539
§ 3 — Sifflet de poche	25	539
§ 4 — Cornet des agents de train	26	539
§ 5 — Signaux détonants ou pétards	27	540
<i>Chap. IV. — Distance d'application des signaux</i>		
§ 1 — Signaux de ralentissement	28	540
§ 2 — Signaux d'arrêt	29	540
<i>Chap. V. — Mesures d'ordre</i>		
	30 à 31	540
TITRE II		
<i>Circulation des trains et des machines</i>		
Chapitre premier. — Dispositions générales	32 à 35	540
Chap. II. — Nature des trains	36 à 42	540
Chap. III. — Composition et formation des trains	43 à 49	541
Chap. IV. — Annonce de la mise en marche des trains :		
§ 1 — Trains facultatifs	50 à 51	541
§ 2 — Trains spéciaux	52 à 54	541
§ 3 — Trains circulant sur demande de voie libre	55	542
§ 4 — Trains à charger en pleine voie — Trains de service	56 à 57	542
Chap. V. — Expédition des trains. Demande de voie :		
§ 1 — Trains réguliers	58 à 60	542
§ 2 — Trains facultatifs ou spéciaux	61 à 63	542
§ 3 — Trains circulant sur demande de voie libre	64	543
§ 4 — Trains de service	65 à 69	543
Chap. VI. — Désignation des voies pour la circulation des trains	70	543
Chap. VII. — Protection des voies	71 à 78	543
Chap. VIII. — Départ des trains	79 à 80	544
Chap. IX. — Circulation des trains :		
Généralités :	81 à 82	544
§ 1 — Observation des signaux par les trains	83	544
§ 2 — Espacement des trains	84	544
§ 3 — Retard des trains	85 à 87	544
§ 4 — Croisements et changements de croisements :		
1° — Croisements	88 à 92	544
2° — Changements de croisements	93 à 94	545
§ 5 — Dépassement des trains	95 à 96	545
§ 6 — Suppression des trains	97 à 99	545
§ 7 — Arrêts accidentels, détresse, secours, obstruction ou coupure de la voie, rupture d'attelage :		
Généralités :	100 à 102	545
1° — Détresse, secours	103 à 121	546
2° — Obstruction, coupure de la voie, transbordement	122	548

	Articles	Pages
3° — Dispositions spéciales aux machines seules	123 à 130	548
4° — Rupture d'attelage	131 à 133	549
§ 8 — Dérive	134	549
Chap. X — Machine de réserve	135	549
Chap. XI — Circulation des engins déraillables	136 à 145	549
Chap. XII — Mesures de sécurité à prendre pendant les saisons de pluies	146 à 148	551
TITRE III		
<i>Service des gares.</i>		
Chapitre premier — Dispositions générales	149 à 155	552
Chap. II — Installations de sécurité	156 à 157	552
Chap. III — Manœuvres	158 à 162	553
Chap. IV — Demande de matériel	163 à 165	553
Chap. V — Mouvement du matériel roulant	166	553
Chap. VI — Composition des trains au départ et à l'arrivée	167	554
Chap. VII — Chargement des véhicules	168	554
Chap. VIII — Expédition des trains	169	554
Chap. IX — Tableau de service	170	554
Chap. X — Renseignements à donner aux voyageurs : Egards dus aux voyageurs	171 à 172	554
Chap. XI — Dépêches de sécurité	173 à 174	554
Chap. XII — Plis de service	175	554
Chap. XIII — Visite des véhicules	176 à 177	554
Chap. XIV — Aiguilleurs	178 à 185	555
Chap. XV — Accidents	186	556
TITRE IV		
<i>Service des trains</i>		
Chapitre premier — Dispositions générales	187 à 194	556
Chap. II — Attributions spéciales	195 à 218	557
Chap. III — Accidents	219	558
Chap. IV — Ecritures	220	559
TITRE V		
<i>Service des mécaniciens et des aides-mécaniciens</i>		
Chapitre premier — Dispositions générales	221 à 226	559
Chap. II — Mesures à prendre avant le départ du dépôt, en stationnement, en route : § 1 — Avant le départ	227	560
§ 2 — En stationnement	228 à 235	560
§ 3 — En route	236 à 249	560
Chap. III — Mesures d'ordre	250 à 254	561
Chap. IV — Accidents	255	561
Chap. V — Mesures de sécurité à prendre par les agents de conduite pendant les saisons de pluies pour les circulations des trains et des machines	256	561
TITRE VI		
<i>Service de la voie — Entretien et surveillance</i>		
Chapitre premier — Dispositions générales :		
§ 1 — Attributions des agents de l'entretien et de la surveillance de la voie	257 à 259	561
§ 2 — Equipement	260 à 261	562
§ 3 — Autorité et responsabilité des agents de la voie	262 à 267	562
Chap. II — Travaux de la voie :		
§ 1 — Travaux ordinaires d'entretien et de visite de la ligne	268 à 270	563
§ 2 — Précautions à prendre pour l'exécution des travaux	271 à 274	563
§ 3 — Autorisation à obtenir et avis à donner avant la mise à exécution de certains travaux	275 à 276	564
§ 4 — Transports de service pour les travaux de la voie :		
A) — Lorries	277 à 279	564
B) — Trains de service	280 à 282	565
C) — Engins déraillables destinés au transport des agents	283	566
D) — Draisines lourdes et d'inspection	284	566
§ 5 — Dispositions diverses concernant l'exécution des travaux	285 à 286	566
Chap. III — Surveillance de la voie :		
§ 1 — Exécution du décret concernant la grande voirie et la police des chemins de fer	287 à 290	566
§ 2 — Attention à porter au passage des trains	291 à 293	567
§ 3 — Protection des voies en cas d'arrêt des trains en dehors des gares et en cas d'obstruction	294 à 296	567
Chap. IV — Mesures d'ordre	297 à 299	567

TABLE DES MODELES

Titre	Modèle n°	Articles	Pages
Ordre ou avis	001 RGE	55	539
Circulation des trains	002 RGE	85	544
Bulletin de changement et croisement	003 RGE	93	545
Demande de secours	004 RGE	105	546
Circulation des lorries, lorries-moteurs dérailables et bourreuses	005 RGE	137	549
Demande de machine	006 RGE	164	553
Registre d'arrivée et de départ de wagons	007 RGE	166	553
Feuille de mouvement de matériel	008 RGE	166	553
Registre de composition des trains	009 RGE	167	554
Feuille de tonnage pour wagons collecteurs distributeurs	010 RGE	168	554
Feuille de tonnage des wagons complets chargés pour une seule et même destination	011 RGE	168	554
Relevé des communications téléphoniques ou télégraphiques	012 RGE	173	554
Bulletin d'expédition	013 RGE	175	554
Journal de train	014 RGE	220	557
Bulletin des machines	015 RGE	252	561

DECRET N° 69-164 du 30-8-69 portant nomination de représentants de la République togolaise auprès d'organismes financiers.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.

Vu l'ordonnance n° 15 du 14 avril 1967 portant désignation du président de la République ;

Vu la loi n° 62-11 du 15 mai 1962 relative à l'admission de la République togolaise au fonds monétaire international et à la banque internationale pour la reconstruction et le développement ;

Vu la loi n° 63-16 du 21 novembre 1963 autorisant le président de la République à ratifier le traité du 12 mai 1962 instituant une union monétaire Ouest-Africaine d'une part, l'accord de coopération du 12 mai 1962 entre la République française d'autre part ;

Vu la loi n° 63-23 du 31 décembre 1963 autorisant le président de la République à ratifier l'accord portant création de la banque africaine de développement ;

Le conseil des ministres entendu,

D E C R E T E :

Article premier — M. Jean Têvi, ministre des finances, de l'économie et du plan, est nommé gouverneur pour la République togolaise à la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement, à l'Association Internationale pour le Développement et à la Société Financière Internationale.

Art. 2 — M. Boukari Djobo, directeur général de l'Office des produits agricoles du Togo, est nommé gouverneur suppléant pour la République togolaise à la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement, à l'Association Internationale pour le Développement et à la Société Financière Internationale.

Art. 3 — M. Paulin Eklou, ministre de l'économie rurale, est nommé gouverneur pour la République togolaise au Fonds Monétaire International.

Art. 4 — M. Edouard Kodjo, secrétaire général du ministère des finances, de l'économie et du plan, est nommé gouverneur suppléant pour la République togolaise au Fonds Monétaire International.

Art. 5 — M. Jean Têvi, ministre des finances, de l'économie et du plan, est nommé gouverneur pour la

République togolaise à la Banque Africaine de Développement.

Art. 6 — M. Henri Dogo, directeur du plan, est nommé gouverneur suppléant pour la République togolaise à la Banque Africaine de Développement.

Art. 7 — Sont nommés en qualité d'administrateurs titulaires pour représenter la République togolaise au conseil d'administration de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest :

— M. Jean Têvi, ministre des finances, de l'économie et du plan.

— M. Edouard Kodjo, secrétaire général du ministère des finances, de l'économie et du plan.

Art. 8 — Sont abrogées toutes dispositions antérieures en la matière, notamment les décrets n° 63-63 du 28 mai 1963, 63-149 du 9 décembre 1963, 66-120 du 21 juillet 1966 et 67-143 du 10 juillet 1967.

Art. 9 — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 30 août 1969

Gal. E. Eyadéma

DECRET N° 69-165 du 30-8-69 fixant la date de fermeture de la campagne d'achat du café séché et des cafés triages et brisures de la récolte 1968-69.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.

Vu les ordonnances n° 15 et 16 du 14 avril 1967 ;

Vu la loi n° 64-9 du 22 juin 1964 portant création de l'Office des produits agricoles du Togo ;

Vu le décret n° 68-209 du 11 décembre 1968 fixant la date d'ouverture de la campagne d'achat et les conditions d'intervention de l'Office des produits agricoles du Togo pour la récolte de café 1968-69.

Vu le décret n° 69-70 du 23 avril 1969 autorisant la commercialisation des cafés triages et brisures de la campagne 1968-69 ;

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie et du tourisme ;

Le conseil des ministres entendu,