

Direction Exploitation

BUREAU 11-12

Section 12

Tf 3158

AVIS N° 12 E./39 M.

Distribution :

1 — 11-11, 11-12*, 11-21*, 12-11*, 12-12, 12-13, 12-21, 13-11*, 13-12*, 13-13*, 14-12.	3 — 31-11, 31-12, 32-17, 32- 23, 32-35, 35-14 (2 ex. par bureau).
11, 12, 13 — 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11.	31, 34, 36 — 2, 3, 10, 15, 16 (clt 37-3).
101 à 107 — 6, 7, 9, 12, 13, 14, 21, 30, 40 (sauf 56, 66, 76).	300 — 5, 10, 15, 16.
2 — 22-12*, 22-22*, 22-53*, 24-23*, 12.	310 — 1, 5, 10.
20 — P.I.	6 — 60-12, 60-13, 60-14, 61- 32, 61-33, 61-41.
221, 222, 225, 226, 242, 243 — 1, 2, 3, 6, 9, 10, 12, 17 (+ électriciens-aspi- rants conducteurs).	60
	7 — 1, 2, 3, 7 71-11, 71-12, 72-11, 72-12, 72-14, 72- 21, 72-22, 72-32, 73-14, 73-24, 74-15.
	70 — 5*, 6, 7.
	700 — 3, 7.

NOUVELLES DISPOSITIONS TRANSITOIRES RELATIVES A L'ESCORTE DES TRAINS DE MARCHANDISES, TRAINS GV, TRAINS DE LA ROUTE, TRAINS ET RAMES DE MATERIEL VIDE A VOYAGEURS, AUTORAILS, AUTOMOTRICES, LOCOMOTIVES DIESEL ET ELECTRIQUES CIRCULANT A VIDE.

Date de mise en vigueur : 30 septembre 1956.

A cette date, les dispositions de l'Avis 7 E du 15 juin 1955 sont abrogées.

Les autres dispositions réglementaires non modifiées par le présent avis restent en vigueur.

Le Directeur du Matériel
et des Achats,
BROUCKAERT.

Le Directeur
de l'Exploitation,
CREM.

TRAINS DE MARCHANDISES, TRAINS GV, TRAINS DE LA ROUTE, TRAINS ET RAMES DE MATERIEL VIDE A VOYAGEURS, AUTORAILS, AUTOMOTRICES, LOCOMOTIVES DIESEL ET ELECTRIQUES CIRCULANT A VIDE.

I. — EQUIPEMENT EN PERSONNEL.

ART. 1. — L'équipement en personnel d'un train comporte :

- 1) le personnel desservant le véhicule moteur;
- 2) le personnel d'escorte dans certains cas.

ART. 2. — **Trains remorqués par loco-vapeur.**

L'équipement comporte :

- a) **lorsque l'escorte est nécessaire** : le machiniste, le chauffeur et l'agent chargé de l'escorte;
- b) **lorsque l'escorte n'est pas nécessaire** : le machiniste et le chauffeur.

La carte annexée (1) indique en :

- **trait gras** : les lignes sur lesquelles l'escorte est nécessaire dans les deux sens;
- **trait gras avec flèche** : les lignes sur lesquelles l'escorte est nécessaire dans le sens indiqué par la flèche;
- **trait fin** : les lignes sur lesquelles l'escorte n'est pas nécessaire.

ART. 3. — **Trains remorqués par loco-Diesel ou électriques.**

Sur toutes les lignes, l'équipement en personnel des trains remorqués par locomotive Diesel ou électrique comporte :

- un conducteur par locomotive;
- un agent chargé de l'escorte du train.

Pour les **trains locaux**, l'agent d'escorte peut être supprimé dans certains cas, moyennant l'accord de la Direction M.A.

(1) Cette carte est reproduite dans les fascicules 3 et 4 du tome I.

ART. 4. — En cas d'adjonction de 1 à 6 véhicules derrière une « locomotive seule », l'escorte n'est pas nécessaire.

S'il s'agit d'une locomotive Diesel ou électrique circulant **isolément** et avec un seul agent à bord le nombre de wagons est toutefois limité à deux, et il ne peut s'agir que de transports présentant un caractère commercial urgent.

Les trains et rames de matériel vide à voyageurs sont assimilés aux trains de marchandises en ce qui concerne l'équipement en personnel.

Les autorails, automotrices, locomotives Diesel et électriques circulant à vide ne sont pas escortés et leur vitesse est limitée à 80 km/h. Si, pour des raisons d'inscription dans l'ensemble des circulations, cette vitesse doit être dépassée, ces parcours sont escortés.

Les autorails qui ne sont pas équipés du dispositif « d'homme mort » doivent être accompagnés par un second agent lorsqu'ils circulent à vide.

Pour les circulations entre gare et remise ou un faisceau de garage de cette gare et vice versa, **les autorails qui ne sont pas équipés du dispositif « d'homme mort » et les rames tractées** ne sont pas escortés et la vitesse est limitée à 60 km/h. Les cas spéciaux sont examinés par IPX et soumis à l'approbation de la Direction M.A. via la Direction E.

En principe, les trains de service affectés exclusivement au transport du personnel de la Société ne sont pas escortés.

Les trains mixtes, les trains de la route et les trains de secours M.A. sont toujours escortés.

Les trains militaires sont escortés dans les mêmes conditions que les trains civils auxquels ils sont assimilés.

ART. 5. — Sur les sections frontières l'escorte des trains est réglée par les arrangements complémentaires intervenus entre les réseaux intéressés.

Agent chargé de l'escorte.

ART. 6. — En principe, l'escorte est assurée par un convoyeur. Elle est fournie par M.A. pour les trains remorqués par locomotive électrique ou Diesel, à l'exception de ceux circulant sur les lignes ou tronçons suivants :

161/162 : Schaerbeek-Ronet-Stockem.

154/165 : Ronet-Dinant-Bertrix-Latour.

Pour tous les trains circulant sur les lignes citées ci-dessus ainsi que pour les trains vapeur en général, l'escorte est fournie par E.

Si les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'escorte peut être assurée par un sous-chef de gare, un facteur de gare ou un chef-garde.

L'escorte des trains locaux peut être confiée à un manœuvre, un chargeur ou un freineur. Cet agent a les mêmes attributions qu'un convoyeur.

Les trains mixtes sont escortés par un chef-garde.

Les trains de la route sont escortés par un convoyeur fourni par le service demandeur (E.S. — M.A. — V). Les trains de secours M.A. sont escortés par un convoyeur fourni par M.A.

ART. 7. — Au cas où un train remorqué normalement par une locomotive Diesel ou électrique et escorté normalement par M.A., l'est exceptionnellement par une locomotive vapeur, l'escorte est fournie par M.A. si elle est nécessaire sur une partie ou sur l'entièreté du parcours.

ART. 8. — En cas de difficulté pour assurer l'escorte des trains facultatifs et extraordinaires, le Dispatching central est autorisé à déroger aux règles fixées par l'art. 6 et à désigner le service chargé de l'escorte en tenant compte des disponibilités en personnel du moment.

Emplacement de l'agent d'escorte.

ART. 9. — 1) **Trains vapeur** : dans le fourgon.

2) **Trains électriques ou Diesel** :

— sur la locomotive de remorque, si l'agent d'escorte est un agent M.A.;

— dans le fourgon, si l'agent d'escorte est un agent E (s/chst, facteur, chef-garde, convoyeur).

Remarque.

L'agent d'escorte d'un train de la route prend place dans le fourgon ou sur le wagon en tenant lieu.

II. — ROLE ET ATTRIBUTIONS DU CONVOYEUR.

ART. 10. — Le convoyeur est placé :

- en gare, sous l'autorité du chef de gare;
- en cours de route, sous l'autorité du machiniste (1).

Dès son arrivée au train, il se présente au machiniste en déclinant sa qualité.

ART. 11. — En ce qui concerne le train qu'il escorte, les attributions du convoyeur sont les suivantes :

- la visite technique des véhicules dans les gares dépourvues de visiteur;
- l'essai de continuité;
- le serrage de freins à main pour assurer l'immobilisation de la rame au point terminus du train, dans les gares intermédiaires lors des opérations et éventuellement, en cours de route;
- la coopération, sous l'autorité du machiniste, aux mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident (remplacement de boyaux de frein, constitution d'un attelage de fortune, protection, etc.);
- la vérification éventuelle de l'efficacité du signal de queue;
- l'accrochement et le décrochement de la locomotive du train;
- les attributions du manœuvre de gare.

ART. 12. — Si le train est escorté par un sous-chef de gare, un facteur de gare ou un chef-garde, les attributions de cet agent sont identiques à celles du convoyeur, sauf en ce qui concerne :

- la subordination du convoyeur vis-à-vis du machiniste;
- l'accrochement et le décrochement de la locomotive du train;
- les attributions de manœuvre.

(1) Dans la présente réglementation, il faut entendre par « machiniste » l'agent chargé de la conduite d'une locomotive vapeur, électrique ou Diesel, d'un tracteur ou d'une draisine.

En outre, ces agents peuvent être chargés, par les chefs de gare, de certaines attributions incombant normalement au personnel des gares.

En cas d'accident ou d'incident (chapitre VI) ils prennent la direction de l'ensemble des opérations.

ART. 13. — Le chef immédiat dont relève le convoyeur confie en propre à celui-ci le petit matériel suivant :

- 1) une lampe à acétylène à 4 couleurs;
- 2) deux drapeaux rouges;
- 3) un drapeau jaune;
- 4) un drapeau vert;
- 5) un étui contenant 4 pétards;
- 6) deux hampes en bambou;
- 7) une pelle et un tisonnier engainés dans une pochette en toile écrue;
- 8) une clé à 3 branches;
- 9) un cornet de manœuvre;
- 10) une boîte de secours « individuelle El »;
- 11) une sacoche.

Le convoyeur doit se pourvoir d'une bonne montre et d'allumettes.

III. — CIRCULATION DES TRAINS.

Identification des trains.

ART. 14. — Les trains remorqués par locomotive Diesel ou électrique sont identifiés respectivement par la lettre Z et par la lettre E précédant le numéro du train.

En ce qui concerne les parcours des locomotives Diesel ou électriques, les abréviations à utiliser sont les suivantes :

MEP = Locomotive électrique pour ... (seule ou avec un fourgon);

MZP = Locomotive Diesel pour ... (seule ou avec un fourgon);

MED = Locomotive électrique du ... (seule ou avec un fourgon);

MZD = Locomotive Diesel du (seule ou avec un fourgon);

AEP = Locomotive électrique d'allège pour;
AZP = Locomotive Diesel d'allège pour;
AED = Locomotive électrique d'allège du;
AZD = Locomotive Diesel d'allège du

Tenue de la feuille de travail du machiniste.

ART. 15. — Le machiniste conserve sa feuille de travail et la complète au départ, à l'arrivée ou pendant les arrêts en cours de route par l'indication :

- des heures obligées et réelles de départ et d'arrivée;
- des incidents de route (retards aux signaux, perte de temps, etc.).

Le machiniste est autorisé à demander l'aide du personnel des gares pour compléter sa feuille de travail.

Le personnel des gares indique à la feuille de travail du machiniste :

- la charge et la composition du train;
- le nombre de tonnes-frein excédant 30 % du poids total du train (hl comprises);
- la durée des manœuvres effectuées.

Classement de la partie arrière du train.

ART. 16. — Aux trains de marchandises, la partie arrière de la rame doit répondre aux conditions suivantes :

- a) le dernier véhicule de la rame doit être pourvu du frein à air complet et équipé d'un porte-disque;
- b) un véhicule pourvu d'un frein à main doit se trouver parmi les 7 derniers véhicules de la rame.

Dans l'appréciation des 7 derniers véhicules de la rame, les véhicules à 4 essieux et plus comptent pour deux véhicules.

Fourgons.

ART. 17. — Le dernier véhicule du train est un fourgon si le train doit être escorté par un agent E sur une partie ou sur l'entièreté du parcours. Il peut être un wagon si le train est escorté par un agent M.A. et

si les nécessités de l'exploitation n'exigent pas la présence d'un fourgon.

Des exceptions à ces règles peuvent être autorisées par IPX pour les trains locaux.

Cas particuliers :

1. S'il est nécessaire d'adjoindre un fourgon à un train GV, il est placé en tête, sauf dérogation mentionnée au L.S.T.

2. Aux trains de la route, le fourgon est placé en queue.

3. Aux trains mixtes, le classement du fourgon fait l'objet d'une réglementation spéciale (R.G.E. 122.70).

4. Certains parcours de trains mentionnés à la liste 48 du Tome III du L.S.T. peuvent circuler avec fourgon placé en tête. Sauf le cas de dispositions particulières figurant sur cette liste, il suffit que la partie arrière du train réponde aux conditions de l'article 16.

ART. 18. — Tout fourgon doit être pourvu :

1) d'une lanterne à 4 couleurs;

2) de 4 blocs d'arrêt spéciaux.

L'équipement des locomotives de remorque comporte deux chaînes servant à constituer un attelage de secours. Il comporte en outre deux blocs d'arrêt spéciaux sur les locomotives à vapeur et quatre blocs d'arrêt spéciaux sur les locomotives Diesel ou électriques.

ART. 19. — Lorsque le fourgon doit être occupé, l'alimentation en bois et en charbon incombe à la gare de formation du train.

Visite du matériel.

ART. 20. — Dans les gares dépourvues de visiteur, la visite technique est effectuée au départ (1) par le convoyeur si le train est escorté, par un agent E, désigné par le chef de gare, si le train n'est pas escorté. Dès exceptions à cette règle peuvent être apportées par la Direction E en accord avec la Direction M.A.

(1) Il faut entendre la visite des véhicules du train au départ de la gare d'origine et des véhicules enlevés dans les gares intermédiaires.

Cette visite porte :

a) sur tous les organes engageant la sécurité, notamment : les organes de choc, de traction, de roulement, de suspension et de frein, les pièces extérieures du châssis et de la caisse (la responsabilité de ces agents ne peut être engagée que si les avaries ou défauts sont faciles à découvrir);

b) sur la position des appareils de manœuvre du frein;

c) sur la fermeture des portes des wagons;

d) sur la constitution des attelages et la fixation des haussettes et battants mobiles;

e) sur l'état des chargements;

f) sur la présence dans le fourgon du petit matériel;

g) éventuellement, sur le calage de la flèche des wagons grues.

Rien n'est modifié en ce qui concerne les autres visites mises à charge des gares par le R.G.M.A.

Obligations spéciales en cas d'arrêt ou de danger.

ART. 21. — Lors d'un arrêt, la collaboration du convoyeur peut s'avérer nécessaire. Si ce dernier se trouve en tête du train, le machiniste lui donne directement ses instructions. Si le convoyeur est placé en queue, le machiniste l'appelle en vidant complètement la conduite générale du frein. Dès que l'aiguille du manomètre se maintient à 0, le convoyeur :

— serre le frein à main du fourgon;

— vérifie l'efficacité du signal de queue;

— se munit des signaux mobiles nécessaires et se rend en hâte vers la tête du train en examinant l'état des attelages et des véhicules du train;

— s'assure que la voie voisine n'est pas obstruée.

En cas de rupture d'attelages, il immobilise toute partie détachée du train conformément aux prescriptions de l'art. 40.

Si la voie voisine est obstruée, il couvre immédiatement l'obstacle dans la direction d'où arrivent les trains (art. 69).

Lors de la remise en marche du train, le convoyeur, après avoir desserré le frein à main, signale au machiniste qu'il a repris place dans le fourgon en provoquant une dépression de 1 kg dans la conduite générale du frein.

ART. 22. — Lorsque l'agent d'escorte entend le machiniste siffler l'alarme, il provoque l'arrêt du train en ouvrant le robinet d'urgence. Il serre ensuite le frein à main du fourgon et se rend en hâte vers le machiniste en se conformant aux prescriptions de l'art. 21. Il agit de même en cas de danger imminent.

Rédaction du M. 537.

ART. 23. — Pour autant que la création du M. 537 soit requise, ce formulaire est établi par la gare de départ et remis au machiniste.

Dans les gares intermédiaires, si un M. 537 nouveau doit être dressé, le M. 537 du train à l'arrivée est réclamé en communication au machiniste afin de faciliter la rédaction du nouveau document.

Le M. 537 nouveau est joint au M. 537 précédent qui est annulé par un trait transversal.

Dérive en avant.

ART. 24. — Sur les lignes ou sections de lignes où le pourcentage de dérive en avant exige le serrage de freins à main dans la rame, il est procédé comme suit :

1^o Trains sans escorte ou avec un agent d'escorte en tête.

Le nombre de tonnes-frein à indiquer comme devant être serrés en cas d'arrêt sur les pentes (rubrique 3 du formulaire M. 537) est celui nécessaire, pour assurer sur chaque section envisagée, l'immobilisation du tonnage non retenu par la ou les locomotives du train.

Le M. 537 est complété au verso par l'indication du rang de classement, à partir de la tête du train, des véhicules avec frein à main.

Exemple : freins à main : 2-5-22-37-52.

Les freins sont serrés par le chauffeur ou l'agent d'escorte sur l'ordre du machiniste.

2^o Trains avec escorte en queue.

a) Le poids-frein nécessaire peut être obtenu en serrant seulement le frein à main du fourgon.

Une copie du M. 537 est remise à l'agent d'escorte.

A la rubrique 3 du formulaire M. 537, le nombre de tonnes-frein à indiquer est remplacé par le mot « fourgon » en regard de la désignation de la section intéressée. Dès l'arrêt du train sur cette section, l'agent d'escorte serre à fond le frein à main du fourgon.

b) Le poids-frein nécessaire ne peut pas être obtenu en serrant seulement le frein à main du fourgon.

Une copie du M. 537 est remise à l'agent d'escorte.

Le M. 537 est établi et complété comme indiqué sous 1^o.

En cas d'arrêt du train sur la section envisagée, l'agent d'escorte serre à fond le frein à main du fourgon. Si le machiniste estime qu'il y a lieu de serrer des freins à main dans la rame, il en charge le chauffeur ou, à son défaut, il appelle le convoyeur (art. 21).

Dans ce dernier cas, le convoyeur serre des freins à main à concurrence du tonnage indiqué au M. 537 (fourgon compris) en se rendant vers la tête du train. Il avise le machiniste et reste auprès de lui jusqu'au moment où il recevra les instructions pour desserrer les freins à main et reprendre place au fourgon.

L'agent d'escorte desserre le frein à main du fourgon lorsque le machiniste aura donné le coup de sifflet réglementaire annonçant la remise en marche du train.

Essai de continuité.

ART. 25. — L'essai de continuité est effectué dans tous les cas prévus aux règlements :

1) par l'agent qui escorte le train;

2) par le chauffeur : aux trains sans escorte lorsque la locomotive vapeur est attelée au moins 30 minutes avant

l'heure de départ d'un train complètement formé. Dans ce cas, le personnel de la gare informe le machiniste lorsque l'essai peut être effectué;

3) par le visiteur : si l'essai de fonctionnement au départ est effectué avec la locomotive de remorque;

4) par un agent de la gare : dans les autres cas.

Dans les cas prévus aux chiffres 3 et 4, l'agent E ou le visiteur chargé de l'essai de continuité en fait mention à la feuille de travail du machiniste dans la forme suivante: « Essai de continuité effectué par (nom et qualité) ».

Cette mention est inscrite et signée avant de procéder à l'opération.

**Garage direct d'un train dans les gares
reprises à la liste 58 C du Tome III du L.S.T.**

ART. 26.

a) Trains escortés en queue.

Le convoyeur informe le signaleur que le train est complètement garé.

b) Trains sans escorte ou escortés en tête.

Le garage direct du train ne peut être envisagé que si le personnel de la gare intéressée peut s'assurer en temps opportun du garage complet du train.

Tout convoyeur est mis en possession d'un exemplaire de la liste 58 C.

**Immobilisation d'un train à la gare terminus ou
en cas de relais de la locomotive.**

ART. 27. — Dès l'arrêt, le machiniste charge la conduite générale du frein continu à 5 kg/cm². Le chauffeur ou à son défaut le convoyeur découple ensuite les boyaux de frein reliant la locomotive au train, laisse le robinet d'extrémité de la rame complètement ouvert et décroche la locomotive.

Lorsque le train est escorté, le convoyeur serre le frein à main d'un véhicule de la rame, en tête ou en queue, selon l'endroit où il se trouve.

L'ouverture du signal constitue l'ordre d'avancer pour effectuer le mouvement prévu de la locomotive.

Le Service E se charge de l'immobilisation de la rame, conformément aux prescriptions de la consigne locale (fascicule 121.1).

Informations à faire au machiniste.

ART. 28. — Les informations relatives à la marche du train (expédition avant l'heure, modifications à l'horaire ou à l'itinéraire, suppression d'arrêt, arrêt supplémentaire, etc.) sont confirmées au machiniste par une inscription à sa feuille de travail dans la forme prévue aux règlements.

ART. 29. — En ce qui concerne les arrêts supplémentaires décidés pendant la marche du train et dont le machiniste n'a pu être informé, celui-ci se conforme aux indications de la signalisation.

IV. — DOCUMENTS DE TRANSPORT.

Acheminement.

ART. 30. — La gare de départ dresse autant de copies ou d'extraits du bordereau D.C. 1888 qu'il y a de gares intermédiaires où le train doit déposer des wagons. Le bordereau original enveloppe les documents de transport destinés à la gare terminus. Les documents des wagons à déposer dans une gare intermédiaire sont enveloppés dans la copie ou l'extrait du bordereau.

Aux trains omnibus, il n'est pas créé de bordereau D.C. 1888 ni d'extraits pour les wagons à déposer dans les gares intermédiaires. Celles-ci inscrivent les wagons enlevés au bordereau original et complètent la colonne ad hoc en regard des wagons déposés. Si elle le juge utile, la gare terminus du train dresse un bordereau récapitulatif.

Aux trains sans personnel d'escorte ou escorté par un convoyeur :

1. Tous les documents sont inclus dans un sac qui est remis au machiniste.

2. Dans une gare intermédiaire où le train opère, le sac est repris par le facteur qui en retire les documents qui lui sont destinés. En cas d'enlèvement de wagons, il est procédé comme à la gare de départ.

3. Au point terminus, le sac est repris par un agent de la gare. Si, au moment où la locomotive doit quitter le train, aucun agent ne s'est présenté au machiniste pour prendre possession du sac, celui-ci est appendu au crochet de traction du premier véhicule du train.

Aux trains escortés par un sous-chef de gare, un facteur de gare ou un chef-garde, l'agent d'escorte assure le convoyage des documents de transport en gare et en cours de route.

Roulement des sacs.

ART. 31. — Les sacs sont numérotés et marqués au nom de la gare propriétaire. Les numéros des sacs utilisés sont inscrits au bordereau D.C. 1888.

Après usage, ils sont renvoyés à la gare propriétaire à défaut de réutilisation dans cette direction.

Annotation des documents.

ART. 32. — Les obligations prescrites par le R.G.C., fascicule X, art. 14, en ce qui concerne les wagons différés (inscription sur la feuille de route et établissement du bulletin D.C. 1934) incombent au personnel de la gare où le wagon est déposé.

Transport sous contrôle de la douane. (Pli d'escorte n° 300).

ART. 33. — Les plis d'escorte remis par le service de la douane ou parvenus par un train font l'objet d'une inscription dans les colonnes 1 à 7 du registre n° 304.

Au départ, le facteur complète les colonnes 8 et 9 du registre n° 304 et appose sa signature dans la colonne 10 comme s'il accompagnait le train. Il indique sur le bor-

dereau D.C. 1888 du train au départ, en regard du numéro du wagon, le nombre de plis n° 300 et le numéro d'inscription de chacun d'eux au registre n° 302.

Dans les gares de départ, d'escale et d'arrivée, le facteur complète les colonnes ad hoc des plis n° 300.

En cas de rupture accidentelle de plomb de douane apposés sur un wagon, la gare qui fait la constatation remplace ceux-ci par des plombs chemin de fer et justifie cette opération sur l'enveloppe n° 300.

En cas de perte de marchandises, la gare qui fait la constatation relate dans un procès-verbal d'ordre n° 445 la nature de l'événement survenu; elle y constate de manière claire et précise dans quelle mesure des expéditions ont été atteintes et indique, en espèce et en quantité, les marchandises perdues.

Ce procès-verbal d'ordre est transmis immédiatement par le chef de gare au contrôleur des douanes ou, à son défaut, au contrôleur des contributions dans la division duquel l'accident s'est produit.

Documents revêtus de timbres de transmission.

ART. 34. — Les prescriptions de l'Avis 123 C de 1947 restent d'application en ce qui concerne l'inscription au D.C. 1888.

V. — TRANSPORTS SPECIAUX.

Chargement extraordinaire.

ART. 35. — L'organisation de la surveillance éventuelle en cours de route est fixée par le Service M.A. d'accord avec le Service E et notifiée aux gares par le bulletin ou le télégramme annonçant le transport.

Chargement de pièces longues.

ART. 36. — Le transport de pièces longues doit se faire par train escorté si le chargement :

- nécessite l'emploi de deux ou plusieurs wagons à traverse pivotante réunis par une flèche ou barre d'attelage ou par un wagon intermédiaire (wagon plat intercalé entre deux wagons porteurs et sur lequel le chargement ne repose pas) ;
- constitue à lui seul la liaison entre les wagons porteurs.

Le chef de gare mentionne à la feuille de travail du machiniste la présence de transports de grande longueur.

Dans tous les cas, l'agent d'escorte doit prendre place dans le fourgon de queue du train. Le chef de gare donne les instructions nécessaires au convoyeur M.A. ou au convoyeur E si l'escorte est normalement prévue en tête du train.

Les mesures éventuelles de surveillance en cours de route sont prescrites par le Service M.A. qui s'entend à cette fin avec les IPX intéressés.

Wagon avarié à expédier en queue d'un train.

ART. 37. — L'acheminement en queue d'un train d'un véhicule avarié s'effectue dans les conditions suivantes :

1^o Trains avec locomotives en tête seulement.

Le véhicule avarié doit être placé, à l'exclusion de tout autre véhicule, derrière le fourgon (1).

Le tendeur reliant le véhicule avarié au fourgon doit être serré à fond et l'attelage de sûreté doit être réalisé, sauf quand il s'agit d'un véhicule freiné dont le frein continu est en bon état de fonctionnement.

Les boyaux de frein doivent être accouplés si la conduite de frein du véhicule est en bon état de fonctionnement.

Dans le cas où l'attelage de sûreté ne doit pas être réalisé, le dernier véhicule du train peut être un wagon.

(1) Le fourgon ne doit pas être nécessairement occupé.

2^o Trains avec 1 ou 2 locomotives en queue.

Si l'avarie n'intéresse que les appareils de frein ou la conduite générale, le véhicule avarié est classé entre la locomotive de pousse et le dernier véhicule du train [wagon ou fourgon (1)]. Les boyaux de frein ne sont pas accouplés et l'attelage de sûreté n'est pas réalisé.

Dans les autres cas, le véhicule avarié est placé derrière la dernière locomotive de queue, à l'exclusion de tout autre véhicule. Le tendeur reliant le véhicule avarié à cette locomotive doit être serré à fond et l'attelage de sûreté doit être réalisé. Les boyaux de frein sont accouplés si la conduite générale du frein du véhicule est en bon état de fonctionnement.

Transport convoyé par personnes étrangères à la Société.

ART. 38. — Lorsque des personnes accompagnant un transport civil ou militaire sont autorisées à prendre place dans un fourgon inoccupé, le robinet d'urgence du frein doit être plombé par la gare de départ.

Le mobilier du fourgon fait l'objet d'une visite contradictoire au départ et à l'arrivée. Il est dressé un inventaire du matériel à signer par le dirigeant de l'escorte.

Trains d'explosifs.

ART. 39. — Les trains d'explosifs peuvent circuler sans escorte si celle-ci n'est pas requise par les dispositions générales des art. 1 à 4.

VI. — INCIDENTS ET ACCIDENTS.

A. TRAIN EN DETRESSE.

Mesures à prendre dès l'arrêt du train.

ART. 40. — Le machiniste immobilise le train en serrant le frein à main de la locomotive ou du tender et le frein direct de la locomotive. Eventuellement, il appelle le convoyeur (art. 21).

(1) Le fourgon ne doit pas être nécessairement occupé.

Si le machiniste craint que sa locomotive ne soit plus à même d'immobiliser le train ou une partie du train, il en fait assurer l'immobilisation par le serrage du frein à main ou l'enraiment au moyen de blocs d'arrêt **d'un véhicule sur huit.**

Pour les sections de lignes ci-après, cette proportion est **d'un véhicule sur cinq** :

- ligne n° 36 : Ans-Liège;
- » n° 38 : Fléron-Chênée;
- » n° 44 : Hockai-Theux;
- » n° 140 : Lodelinsart-Dampremy;
- » n° 191 : Monceau (Usines)-Puits n° 14.

Pour l'enraiment au moyen de blocs d'arrêt, il faut :

- choisir des véhicules chargés;
- placer un bloc d'arrêt sous une roue de chaque essieu.

ART. 41. — Si le train n'est pas escorté ou si l'agent d'escorte est en tête, le machiniste prend les dispositions nécessaires pour faire vérifier l'efficacité du signal de queue.

Informations à faire.

ART. 42. — Si la ligne est pourvue d'un circuit téléphonique d'alarme, le machiniste envoie le convoyeur ou le chauffeur à la borne d'alarme la plus proche, afin de signaler au dispatcher l'endroit et la cause de la détresse.

Si la ligne n'est pas équipée d'un circuit téléphonique d'alarme, l'agent désigné se rend au poste téléphonique le plus proche (gare, poste de signalisation ou de gardiennage d'un PN, poste téléphonique de signal).

Dans les deux cas, le machiniste confie à l'intéressé sa feuille de travail complétée par la mention : « Train n° ... en détresse à pour cause de Je demande (nature du secours demandé) ».

ART. 43. — L'agent chargé de l'information de la détresse donne tous les renseignements utiles par téléphone; son correspondant les annote au registre E. 934 et les retransmet éventuellement au destinataire (dispatcher ou gare voisine).

ART. 44. — Le convoyeur ou le chauffeur reste au poste téléphonique où il s'est présenté jusqu'au moment où il est avisé des mesures qui vont être prises. Il retourne alors à la locomotive et met le machiniste au courant de la situation.

ART. 45. — A défaut de relation téléphonique ou s'il y a avantage à transmettre l'avis par écrit, le volet réservé à l'avis de détresse, à l'avis de rupture d'attelages ou à la demande de secours, est détaché de la feuille de travail du machiniste pour être acheminé :

- par porteur;
- par un train circulant en sens inverse;
- par la locomotive de tête du train en cas de double traction;
- par la locomotive du train en simple traction si le train est escorté; dans ce cas, la locomotive peut acheminer un tronçon du train. L'agent d'escorte reste sur place, même si le train est remorqué par locomotive Diesel ou électrique.

Il est interdit d'utiliser une locomotive de pousse pour acheminer l'avis de détresse vers l'amont.

ART. 46. — Lorsque l'avis de détresse est acheminé par la locomotive du train en détresse, le machiniste se conforme aux prescriptions de l'art. 60 ci-après (évacuation vers l'aval du premier tronçon d'un train).

L'immobilisation du train ou de la partie du train restée en pleine voie doit être assurée avant de décrocher la locomotive ou la partie avant du train (voir art. 40).

ART. 47. — En aucun cas, une partie du train ne peut être abandonnée en pleine voie sans personnel.

Si le train est remorqué en simple traction, la locomotive ne peut le quitter qu'en laissant l'agent d'escorte sur place ou qu'après l'arrivée d'un agent E qualifié si le train n'est pas escorté.

ART. 48. — Si, après avoir demandé du secours, le machiniste se trouvait en mesure de continuer la remorque du train, il ne pourrait reprendre sa marche qu'après en avoir reçu l'autorisation du dispatcher ou de la première gare d'aval.

Protection d'un train attendant du secours.

ART. 49. — La protection d'un train qui attend du secours est assurée dans les conditions ci-après du côté d'où le secours doit parvenir :

- un signal mobile d'arrêt est placé à 10 m devant le train;
- un pétard est placé sur le rail à 200 m en avant du signal mobile d'arrêt.

La protection est réalisée par le convoyeur ou le chauffeur suivant les instructions du machiniste.

Lorsque le secours arrive à l'arrière du train, le convoyeur ou le chauffeur attend l'arrivée des éléments de secours et communique au machiniste les instructions qu'il a reçues du machiniste de la locomotive du train en détresse.

Après arrêt des éléments de secours devant le signal mobile d'arrêt placé à 10 m du train en détresse, ce signal mobile d'arrêt est enlevé mais n'est pas remplacé par un signal mobile de passage.

Intervention sur place d'un agent E qualifié.

ART. 50. — L'intervention sur place d'un agent E qualifié est obligatoire dans les deux cas ci-après :

- 1) le train en détresse doit être évacué par parties à la fois vers l'aval et vers l'amont;
- 2) le train n'est pas escorté et il n'y a pas de locomotive en queue.

Lorsqu'un train remorqué par locomotive Diesel ou électrique doit être évacué en plusieurs tronçons, un agent E est envoyé sur place si les nécessités de l'Exploitation le permettent.

L'agent E prend, dès son arrivée, la direction des opérations et se conforme aux prescriptions du présent avis.

Evacuation du train.

- ART. 51. — Un train en détresse peut être évacué :
- en entier, vers l'aval ou vers l'amont, avec ou sans éléments de secours;

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

a) Conditions de freinage et vitesse.

1^o Train entier.

ART. 52. — En cas d'intervention d'éléments de secours, le train en détresse peut reprendre sa marche normale si les conditions de freinage n'ont pas été modifiées.

ART. 53. — Lorsqu'une détresse due à un incident de freinage n'a eu comme conséquence que l'isolement de freins dans les trois premiers quarts de la rame, le train peut continuer sa marche normale si le pourcentage du poids-frein reste au moins égal à 30 % du poids total du train (hl comprises).

Le machiniste a la certitude que le pourcentage de 30 % est maintenu si le total de poids-frein supprimé par l'isolement de freins ne dépasse pas l'excédent de tonnes-frein indiqué à sa feuille de travail (voir art. 15).

ART. 54. — Si les conditions prévues à l'art. 52 ou à l'art. 53 ne sont pas réalisées, le train peut être évacué avec prudence à une vitesse adaptée à la déclivité de la ligne et ne dépassant pas 20 km à l'heure.

ART. 55. — Lorsque le machiniste estime que la continuation du train en entier ne peut se faire en toute sécurité, l'intervention d'éléments de secours est réclamée ou le train est évacué par parties.

ART. 56. — Si, à la suite d'une détresse, les conditions de freinage d'un train GV ont été modifiées, ce train est assimilé à un train de marchandises jusqu'à la première gare où le freinage normal pourra être rétabli.

2^o Parties du train.

ART. 57. — S'il est impossible d'évacuer le train en entier, l'évacuation se fait par parties.

Les tronçons sont évacués avec prudence à une vitesse adaptée à la déclivité de la ligne et ne dépassant pas 20 km à l'heure.

b) Mesures à prendre pour assurer l'immobilisation et la protection de la partie du train abandonnée en pleine voie.

ART. 58. — En cas d'évacuation du train par parties, l'**immobilisation de la rame abandonnée en pleine voie** est assurée conformément aux prescriptions de l'art. 40. S'il y a une locomotive restée sur place, celle-ci intervient dans l'immobilisation de la rame.

ART. 59. — **La protection de la partie du train** restée en pleine voie, contre le retour de la locomotive évacuant les tronçons, est assurée conformément aux prescriptions de l'art. 49 par le convoyeur ou, à son défaut, par l'agent E sur place ou le chauffeur de la locomotive restée accrochée à la rame (signal mobile d'arrêt à 10 m appuyé d'un pétard à 200 m).

c) Dispositions particulières.

Le train est évacué par parties vers l'aval.

ART. 60. — Lors de l'évacuation de chaque tronçon, sauf pour le dernier, le machiniste :

- s'arrête **devant** le signal de block de poste de sortie de la section occupée **même si ce signal est ouvert**;
- informe le signaleur de la situation et attire son attention sur le fait que la voie reste occupée;
- franchit ensuite le signal si celui-ci est maintenu au passage;
- attend la délivrance d'un ordre de dépassement si le signal est maintenu ou remis à l'arrêt.

Sur les lignes équipées du block-system automatique, le machiniste s'arrête devant le signal du **premier poste de block gardé** pour informer le signaleur de la situation et procède ensuite comme ci-dessus. Le dernier véhicule de ces tronçons ne porte aucun signal de queue.

ART. 61.— Lors de l'évacuation du dernier tronçon, le machiniste s'arrête devant le signal de block du poste indiqué à l'art. 60 et informe le signaleur qu'il s'agit du dernier tronçon.

Les annonces « D-Dz » ne peuvent être échangées entre les postes de block encadrant l'endroit de la détresse qu'après réception et inscription aux carnets de block de

la notification du dégagement de la voie, à lancer par la gare d'aval conformément au R.G.E., fasc. 123.113 et 123.213.

Le dernier tronçon porte les signaux de queue réglementaires.

ART. 62. — Lorsque le dernier tronçon est poussé par la locomotive de queue, un agent doit occuper le premier véhicule approprié dans le sens du mouvement.

En cas de danger, il avertit le machiniste en agitant le signal mobile d'arrêt en vue de provoquer l'arrêt de la rame.

Le train est évacué en entier vers l'amont.

ART. 63. — Aucun train ne peut rebrousser sans l'autorisation écrite ou téléphonique du chef de la gare d'amont intéressée. Le machiniste de la locomotive de queue ou de tête, selon le cas, annexe ou inscrit l'autorisation de rebrousser à sa feuille de travail.

ART. 64. — S'il y a une locomotive en queue, le machiniste de celle-ci (en tête dans le sens du rebroussement) est responsable de la manœuvre du frein continu et de l'observation des signaux.

ART. 65. — S'il n'y a pas de locomotive en queue, le convoyeur ou l'agent E prend place dans le fourgon de queue du train ou sur le premier véhicule approprié dans le sens du mouvement.

En cas de danger, il avertit le machiniste en agitant le signal mobile d'arrêt en vue de provoquer l'arrêt du train. S'il occupe le fourgon, il ouvre le robinet d'urgence du frein continu.

Le train est évacué par parties vers l'amont.

ART. 66. — Aucune partie de train ne peut rebrousser sans l'autorisation écrite ou téléphonique du chef de la gare d'amont. Cette autorisation est annexée ou inscrite à la feuille de travail du machiniste qui est responsable de l'observation des signaux pendant le mouvement.

ART. 67. — Le dernier véhicule de chaque tronçon ne porte aucun signal de queue.

ART. 68. — Lorsque le dernier tronçon est poussé par la locomotive de tête du train, un agent doit occuper le premier véhicule approprié dans le sens du mouvement.

En cas de danger, il avertit le machiniste en agitant le signal mobile d'arrêt en vue de provoquer l'arrêt de la rame.

Les annonces « D-Dz » ne peuvent être échangées entre les postes de block encadrant l'endroit de la détresse qu'après réception et inscription aux carnets de block de la notification du dégagement de la voie, à lancer par la gare d'amont, conformément au R.G.E., fasc. 123.113 et 123.213.

B. RUPTURE D'ATTELAGES.

ART. 69. — Dès l'arrêt du train, le machiniste serre le frein à main et le frein direct de la locomotive. S'il constate que la voie voisine est obstruée, il couvre ou fait couvrir immédiatement l'obstacle au moyen d'un signal mobile d'arrêt placé à 1000 m et appuyé d'un pétard à 200 m en amont.

S'il ne peut constater immédiatement que la voie voisine est libre, il place ou fait placer dans cette voie un signal mobile d'arrêt à 10 m en avant de la tête de son train; ce signal est appuyé d'un pétard à 200 m en amont. Dès qu'il a l'assurance que la voie voisine est libre, il enlève le signal mobile d'arrêt et le pétard. Dans le cas contraire, il se conforme aux prescriptions du premier alinéa.

Lorsque la voie voisine est parcourue dans les deux sens, la protection doit être assurée d'abord dans la direction d'où est attendu le premier train, dans la mesure où le machiniste en a connaissance, puis dans l'autre direction.

ART. 70. — Si les attelages ont pu être reconstitués normalement, le train continue après un essai de continuité du frein.

ART. 71. — S'il est fait usage d'un attelage de fortune ou si les conditions de freinage sont modifiées, l'évacuation du train se fait conformément aux prescriptions des articles 54 et 55.

ART. 72. — Si le train doit être évacué par parties, les directives données pour le cas de détresse sont d'application.

ART. 73. — En cas d'évacuation du train en entier, le machiniste signale l'incident au chef de la première gare où le train fait arrêt. Le chef de gare informe le dispatcher.

C. MISE HORS SERVICE DU DISPOSITIF « D'HOMME MORT ».

ART. 74. — Lorsque le conducteur d'un train électrique ou Diesel doit isoler le dispositif « d'homme mort » de la locomotive, il appelle l'agent d'escorte. Dès cet instant et jusqu'au moment où il aura été remédié à l'avarie, l'agent d'escorte reste à proximité du conducteur en vue d'arrêter le train en cas de défaillance du conducteur.

Avant de poursuivre sa route, le conducteur rappelle à l'agent d'escorte les manœuvres à effectuer pour freiner en cas de nécessité.

ART. 75. — Lorsque le dispositif « d'homme mort » d'un autorail, d'une locomotive Diesel ou électrique ou d'une automotrice circulant sans personnel d'escorte doit être mis hors service, le conducteur poursuit sa route seul jusqu'à la première gare où le garage est possible.

D. ACCIDENTS.

ART. 76. — Lorsqu'un accident survient en pleine voie à un train, le machiniste se conforme aux prescriptions de l'art. 69 ci-dessus.

Lorsqu'un machiniste constate un obstacle dans la voie voisine :

- il provoque l'arrêt de son train;
- il couvre l'obstacle si cette couverture n'a déjà pas été réalisée;
- il reprend ensuite sa marche et
- avertit le personnel de la première gare ou premier poste de block gardé qu'il rencontre.

ART. 77. — Sur les lignes équipées du block automatique, le machiniste se conforme éventuellement aux prescriptions de l'Avis 28 M/19 E du 20 juillet 1954.

ART. 78. — Le machiniste se conforme ensuite aux articles 42 à 48 quant aux informations à faire.

ART. 79. — Si un accident survient à un PN à signalisation routière automatique, le machiniste s'assure de la couleur des feux et du tintement éventuel des sonneries. Si possible, il fait ces constatations en présence d'un témoin.

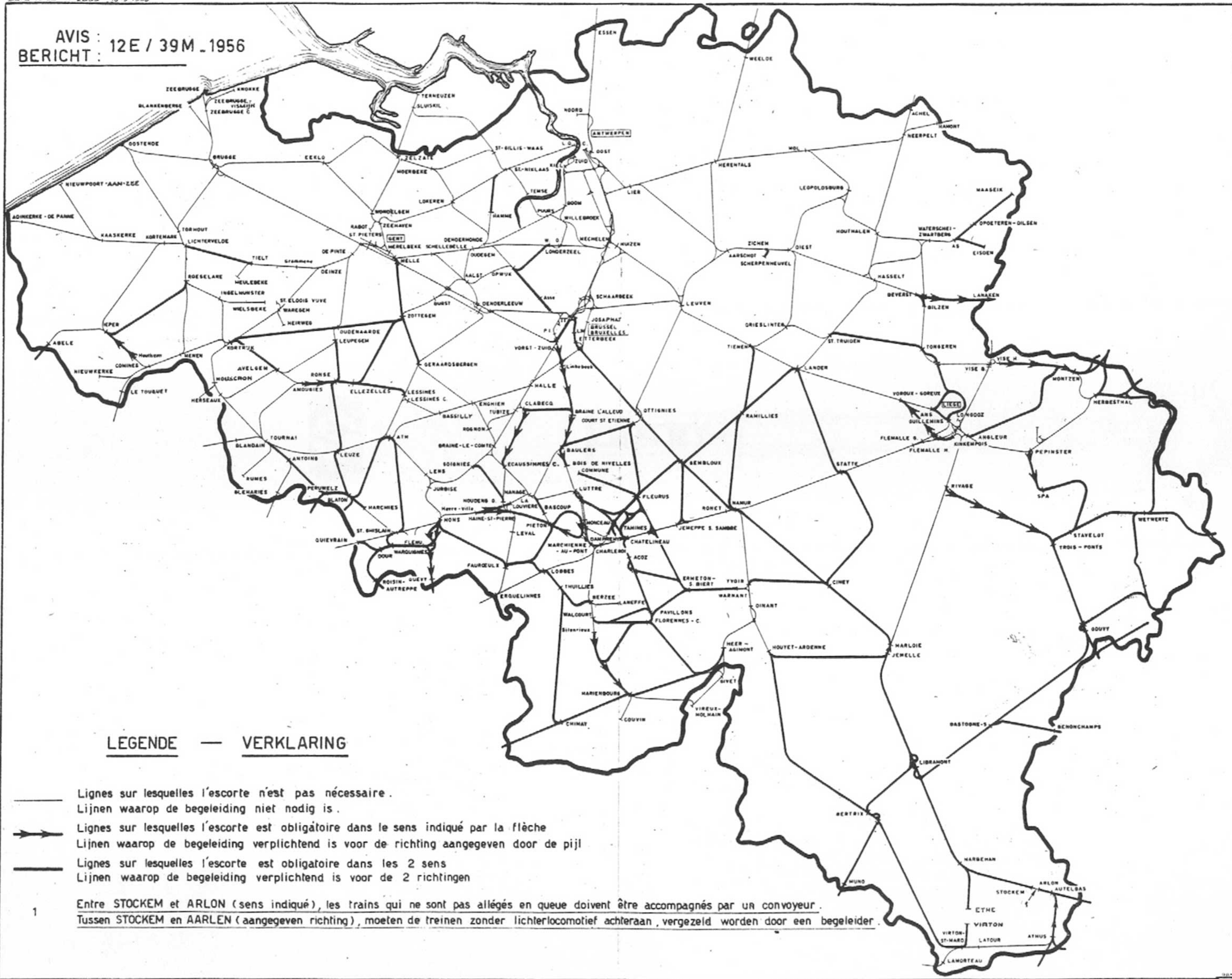
ART. 80. — Dans tous les cas, le machiniste prend, dans la limite de ses moyens, les mesures que comporte l'état des blessés éventuels.

ART. 81. — En toute circonstance, le convoyeur collabore sous l'autorité du machiniste aux mesures à prendre. Toutefois, en cas d'urgence, il agit d'initiative.

E. SERVICE PAR INTERVALLE DE TEMPS.

ART. 82. — Les dispositions des fascicules **123.13** et **123.23** restent d'application sauf en ce qui concerne les informations à faire au chef-garde. Le convoyeur n'est pas avisé de l'application du régime d'exploitation adopté.

AVIS : 12E / 39M .1956
 BERICHT :



LEGENDE — VERKLARING

- Lignes sur lesquelles l'escorte n'est pas nécessaire.
Lijnen waarop de begeleiding niet nodig is.
- Lignes sur lesquelles l'escorte est obligatoire dans le sens indiqué par la flèche
Lijnen waarop de begeleiding verplichtend is voor de richting aangegeven door de pijl
- ↔ Lignes sur lesquelles l'escorte est obligatoire dans les 2 sens
Lijnen waarop de begeleiding verplichtend is voor de 2 richtingen

Entre STOCKEM et ARLON (sens indiqué), les trains qui ne sont pas allégés en queue doivent être accompagnés par un convoyeur.
 Tussen STOCKEM en AARLEN (aangegeven richting), moeten de treinen zonder lichterlocomotief achteraan, vergezeld worden door een begeleider.

91901