



SENEGAL / MALI

PROJET

DU REGLEMENT GENERAL

DE SECURITE

République du Sénégal
République du Mali

Ministères chargés des Transports

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

VOLUME 1

SOCIETE TRANSRAIL SA

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT S O

PRESENTATION DU REGLEMENT
GENERAL DE SECURITE

GENERALITES

REGLEMENT S O

SOMMAIRE

Article 0-01 :	Classes du Règlement Général de Sécurité
Article 0-02 :	Sous classes du Règlement Général de Sécurité
Article 0-03 :	Numérotation des articles
Article 0-04 :	Conventions de dénomination
Article 0-05 :	Documents abrogés
Article 0-06 :	Règlements en service
Article 0-07 :	Date de mise en application

ANNEXE I AU REGLEMENT S O

ANNEXE II AU REGLEMENT S O

REGLEMENT S O (S – Zéro)

PRESENTATION DU REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

GENERALITES

Article 0-01 : Classes du Règlement Général de Sécurité

L'ensemble des textes réglementaires concernant la sécurité sont contenus dans le Règlement Général de Sécurité ou Règlement **[S]**.

L'ensemble **[S]** de ces textes est subdivisé en un certain nombre de classes, chaque classe renferme les textes qui traitent d'une partie de la sécurité.

Ci-après l'énumération des diverses classes du Règlement **[S]**.

- S O :** Présentation du Règlement Général de Sécurité Généralités
- S 1 :** Signalisation
- S 2 :** Règlements communs à la voie unique et à la double voie
- S 3 :** Règlements propres à la voie unique
- S 4 :** Règlements propres à la double voie
- S 5 :** Règlements de cantonnement
- S 6 :** Règlements des Installations de Sécurité
- S 7 :** Règlements concernant la composition et le freinage des trains
- S 8 :** Règlements concernant les manœuvres
- S 9 :** Règlements des passages à niveau

Si par suite de l'évolution du Chemins de Fer il arrivait que certains textes ne puissent être classés dans les neuf classes surnommées, des classes au-delà de la neuvième pourraient être créées.

Article 0-02 : Sous-classes du Règlement Général de Sécurité

Chaque classe du Règlement Général de Sécurité (Règlement **[S]**) est subdivisée en autant de sous-classes que cela est nécessaire.

Chaque sous-classe est désignée par une lettre majuscule, elle constitue chacune un règlement particulier. C'est ainsi que dans la classe **[S 2]** on a notamment les règlements suivants :

- Règlement S 2 A : Dispositions générales communes à la voie unique et à la double voie.
 - Règlement S 2 E : Embranchements de pleine voie,
 - Règlement S 2 H : Circulation des engins déraillables pour le transport du personnel.
- Dans la classe S 5 on a les règlements :
- Règlement S 5 A : Cantonnement Téléphonique absolu,
 - Règlement S 5 B : Cantonnement par clé témoins de voie unique,
 - Règlement S 5 C : Règlement de Bloc automatique lumineux de D.V.

Article 0-03 : Numérotation des articles

Les articles des divers règlements sont numérotés comme suit : le premier nombre indique la classe, il est suivi de la lettre caractérisant la sous-classe (sauf pour ceux de la sous-classe **A** pour laquelle seule est mentionnée la classe).

Par exemple : l'article 15 du Règlement S 3 A est dénommé : article 3-15 - l'article 3 du Règlement S 5 B est dénommé : article 5 B 03.

Ainsi à la seule vue du repère numéroté d'un article, on est fixé sur le Règlement auquel il appartient ; en indiquant qu'il s'agit de l'article 2 C 13 il est inutile de préciser que c'est l'article 13 du Règlement S 2 C.

Article 0-04 : Convention de dénomination

Lorsque dans les textes on emploie le terme « le Règlement », il faut entendre l'ensemble du Règlement Général de Sécurité, lorsque l'on veut désigner un Règlement particulier il faut le citer, par exemple le Règlement S 3 A ; lorsqu'il s'agit du sous-ensemble constitué par une classe du Règlement S on le désigne par le numéro de la classe, par exemple les Règlements de la classe S 1.

Article 0-05 : Documents abrogés

A la date de la mise en application du Règlement Général de Sécurité, dénommé Règlement S les Règlements et Instructions de Sécurité antérieurs en vigueur sont abrogés ; il s'agit des textes suivants :

- Règlement Général d'Exploitation du 27/09/1958,
- Règlement de Cantonnement Téléphonique de voie unique du 01/06/1957,
- Règlement de Cantonnement par clés-témoins de voie unique du 09/01/1957,
- Règlement de double voie du 10/05/1957,
- Règlement de Sécurité N° 1 du 10/05/1957,
- Instruction de Sécurité N° 2 du 06/12/1954,
- Instruction de Sécurité N° 3 du 01/04/1953,
- Instruction de Sécurité N° 4 du 01/07/1957,

- Instruction de Sécurité N° 5 du 15/06/1957,
- Instruction de Sécurité N° 6 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 7 du 01/06/1957,
- Instruction de Sécurité N° 8 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 9 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 10 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 11 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 12 du 01/07/1957,
- Instruction de Sécurité N° 13 du 01/04/1960,
- Instruction de Sécurité N° 14 du 15/12/1960,
- Instruction de Sécurité N° 15 du 01/01/1977,
- Instruction de Sécurité N° 16 du 01/02/1981,

Article 0-06 : Règlements en service

A la date de la mise en service du Règlement Général de Sécurité les règlements ci-après entrent en vigueur :

- S O du 01/09/87** : Présentation du Règlement Général de Sécurité - Généralités
- S 1 A du 01/09/87** : Signaux mécaniques, Signaux à main, Signaux des Trains, Signaux Acoustiques.
- S 1 B du 01/09/87** : Signaux Lumineux
- S 1 C du 01/09/87** : Mesures à prendre pour retenir ou arrêter et retenir les trains
- S 2 A du 01/09/87** : Dispositions générales communes à la voie unique et à la double voie
- S 2 B du 01/09/87** : Service des trains, Personnel d'accompagnement (Sécurité)
- S 2 C du 01/09/87** : Service des trains, Personnel de conduite
- S 2 D du 01/09/87** : Ralentissements temporaires de la voie
- S 2 E du 01/09/87** : Embranchements de pleine voie
- S 2 F du 01/09/87** : Postes téléphoniques portatifs
- S 2 G du 01/09/87** : Blocages de voie. Dispositions particulières à certains chantiers de voie
- S 2 H du 01/09/87** : Circulation des engins dérailables pour le transport du personnel
- S 2 J du 01/09/87** : Grue de relevage du matériel déraillé, wagon de secours
- S 3 A du 01/09/87** : Prescriptions spéciales à la voie unique
- S 3 B du 01/09/87** : Gares temporaires de voie unique
- S 4 A du 01/09/87** : Prescriptions spéciales à la double-voie
- S 5 A du 01/09/87** : Cantonnement téléphonique absolu (voie unique et double-voie)
- S 5 B du 01/09/87** : Cantonnement unique par clés-témoins
- S 5 C du 01/09/87** : Règlement Bloc automatique lumineux de double voie
- S 6 A du 01/09/87** : Installations de sécurité
- S 7 A du 01/09/87** : Composition, Freinage et Vitesse limite des trains
- S 7 B du 01/09/87** : Autorails
- S 8 A du 01/09/87** : Manœuvres
- S 9 A du 01/09/87** : Passages à niveau. Généralités
Passage à niveau gardés à annonce manuelle.

Article 0-07 : Date de mise en application

Le Règlement **[S]** (Règlement Général de Sécurité) est mis en application le **1^{er} Octobre 1987**.

VOCABULAIRE UTILISE DANS LE REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

APPELLATIONS	DEFINITIONS
Voies Principales	Voies affectées à la circulation des trains entre les gares et à la traversés des gares Voies affectées dans les gares à la réception ou au départ des trains de voyageurs
Voies accessoires ou de service	Voies autres que les voies principales, notamment voies de garages, voies de manœuvres, voies de stationnement des wagons, voies de dépôts des machines.
Voie principale Directe	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.
Voie principale d'évitement	Voie principale d'une gare de voie unique autre que la voie directe utilisée pour les croisements et les dépassements.
Gares	Etablissements, quelle que soit leur désignation administrative, qui normalement sont seuls autorisés à effectuer les opérations de sécurité telle que garage (double voie et voie unique), croisements (voie unique) etc... pour lesquels les textes réglementaires imposent l'intervention d'un chef de gare ; ces Etablissements doivent obligatoirement comporter du personnel de sécurité.
Poste de Gare	Etablissement situé dans les limites d'une gare et assurant : - ou la manœuvre de signaux et d'appareils de voie, - ou la manœuvre des uns ou des autres.
Poste de Gare	Etablissement situé entre deux gares et assurant : - ou la manœuvre de signaux et d'appareils de voie, - ou la manœuvre des uns ou des autres Lorsque ces postes assurent le cantonnement, Ils sont gardés.
Etablissement sans	Etablissements quelle que soit sa désignation administrative fermé à la sécurité.

sécurité ou S.S.	Par extension s'applique aux gares temporaires pendant leur période de fermeture à la sécurité.
-------------------------	---

+++++++-----

Chef de Circonscription	Dénomination utilisée dans les textes réglementaires de sécurité pour désigner un cadre territorial de la DPT (Chef de subdivision ou Chef de section principale) responsable d'un ensemble de gares.
Chef de District principal, Chef de District	Dénomination utilisée dans les textes de sécurité pour désigner un agent de grande maîtrise de la DIF (Chef de secteur principal ou chef de secteur) chargée de l'entretien des Installations Fixes d'une certaine zone (district).
Chef de Gare	Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, chargé de la direction et éventuellement l'exécution de certaines opérations de sécurité prescrites par les règlements.
Canton	Section de Ligne comprise entre deux postes de cantonnement.
Poste de Cantonnement	Etablissement, quelle que soit sa désignation administrative, chargé de maintenir l'espacement des trains de même sens (intervalle de distance). Ce poste peut se confondre soit avec une gare, soit avec un poste de gare, soit avec un poste de pleine voie.
Chef de Convoi et Chef de Train	Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, chargé d'accompagner les trains et d'assurer notamment la sécurité, les écritures des trains, la surveillance générale du convoi.
Mécanicien	Agent de conduite, quelle que soit la nature de l'engin de traction : locomotive, autorail, locotracteur, etc...
Aiguilleur	Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, chargé de la manœuvre d'appareils de voie ou de signaux ou des uns et des autres.
Garde	Agent, quels que soient son grade et ses autres fonctions, chargé de tenir un poste de cantonnement autre d'une gare.
Exprès	Toute personne, quels que soient ses fonctions, chargée par un agent de sécurité de porter un dépêche en cas d'impossibilité d'utiliser le téléphone.
Train	Dans le Règlement s'applique non seulement aux trains proprement dits, mais également aux machines HLP, aux autorails, aux automotrices, aux locotracteurs, aux draisines non

	déraillables. Seuls les Règlements de la classe S 1 et le Règlement S 2 H s'appliquent aux engins déraillables.
Train Régulier	Train figurant au livret de la marche des trains et dont la circulation est prévue au tableau des trains régularisés.

Train Facultatif	Train figurant au livret de la marche des trains et dont la circulation n'a lieu que suivant les besoins du service et devant être annoncé réglementairement.
Train Spécial	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 du mouvement et devant être annoncé réglementairement.
Train Supplémentaire	Train ayant le même horaire, ainsi que les mêmes points de croisement ou de dépassement que le train régulier, facultatif ou spécial sur le parcours où le train supplémentaire le double le triple etc... et devant être annoncé. Le train doublé, triplé etc... et ses trains supplémentaires portent le même numéro, l'indication bis, ter, etc... suivant le cas, étant ajoutée à ce numéro.
Train à marche indéterminée	Train mis en marche exceptionnellement, pouvant avoir un horaire approximatif mais ne comportant pas d'ordre normal de circulation par rapport aux trains à marche tracée et n'ayant par suite ni croisement, ni garages au sens réglementaire de ces mots. Ces trains en <u>voie unique s'arrêtent obligatoirement à toutes à toutes les gares</u> pour prendre l'ordre de continuer jusqu'à la suivante.
Train de Travaux	Train mis en marche à la demande des Installations Fixes pour la desserte de ses chantiers. Le (ou les) canton sur lequel ces trains travaillent est appelé parcours de travail.
Train Complet	Train pour lequel l'agent chargé du cantonnement a l'assurance de la présence du signal de queue.
Expédition d'un train Arrivée d'un Train	Lorsque les textes réglementaires prévoient par exemple qu'un train X ne doit être expédié qu'après l'arrivée d'un train de sens contraire Y , les mots expédition et arrivée s'appliquent également au passage du train s'il s'agit d'un train passant sans arrêt. Par ailleurs, le train X ne doit être expédié que si le train Y est arrivé complet.
Marche à vue	L'obligation de marcher à vue impose au mécanicien de s'avancer avec prudence en réglant sa vitesse, compte tenu de la partie de voie qu'il voit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant un obstacle, un signal d'arrêt ou un queue de train.
	L'ordre de marcher avec prudence impose au mécanicien de

Marche prudente	franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse compte tenu du motif qui lui a été indiqué.
Marche en manœuvre	L'obligation de marcher en manœuvre impose au mécanicien de s'avancer avec prudence sans dépasser la vitesse limite de 20km/h et en se tenant prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits.

Garage Franc	Il y a garage franc lorsqu'un train ou des wagons garés sur une voie n'engagent pas le gabarit de la voie convergente. Le garage franc est matérialisé sur le terrain par une traverse peinte en blanc.
Marche à contre voie Marche à contre sens (en double voie seulement)	Un train circule à contre voie ou à contre sens, lorsqu'il est sur la voie de gauche dans le sens de sa marche.
Pilote	Agent unique désigné, sans l'autorisation duquel aucune circulation ne peut être effectuée sur une portion de voie déterminée.

ANNEXE II AU REGLEMENT (S O)

IMPRIMES UTILISES EN SECURITE

Mod 203 A :	Feuille de marche (G.M.)
Mod 203 B :	Feuille de marche (P.M.)
Mod 205 :	Carnet de bulletins de changement de croisement
Mod 207 :	Registre de circulation des trains
Mod 208 :	Relevé mensuel de retard des trains
Mod 209 :	Carnet de bulletins d'autorisation
Mod 210 :	Carnet de bulletins de demande de secours
Mod 211 :	Carnet de bulletins d'ordre ou d'avis
Mod 211bis :	Bulletins d'ordre de marche
Mod 214 :	Fiche programmation des machines
Mod 215 :	Carnet de demande de machines de manœuvre
Mod 216 A :	Inventaire journalier matériel dans les gares
Mod 218 :	Registre de composition des trains
Mod 222 :	Registre des communications téléphoniques
Mod 222bis :	Feuille de dépêche
Mod 228 :	Bulletins de traction
Mod 229 :	Feuille de changement
Mod 231 :	Carnet de bulletins de demande de voie (voie unique)
Mod 231bis :	Carnet de bulletins de demande de voie (double voie)
Mod 234 :	Procès-verbal de visite contradictoire des voitures voyageurs Au départ du train n°.....du.....
Mod 237 :	Relevé des wagons différés pour avaries ou chauffage
Mod 239 :	Relevé mensuel des wagons différés
Mod 204 :	Procès-verbal de transbordement
Mod 241 :	Etat mensuel des wagons transbordés
Mod 243 :	Rapport d'accident et de détresse
Mod 245 :	Bordereau des véhicules remis au train (G.M.)
Mod 245bis:	Bordereau des véhicules remis au train (P.M.)
Mod 250 :	Contrôle de la marche des trains
Mod 279 :	Inventaire de l'équipement des chefs de trains
Mod 280 :	Registre de dérangement des installations de sécurité

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 1 A]

SIGNAUX MECANQUES

SIGNAUX A MAINS

SIGNAUX DES TRAINS

SIGNAUX ACCOUSTIQUES

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 1-01 :	Respect des signaux
Article 1-02 :	Couverture permanente des obstacles
Article 1-03 :	Absence de signal
Article 1-04 :	Signal en position douteuse ou éteint
Article 1-05 :	Classification générale des signaux

CHAPITRE II

SIGNAUX OPTIQUES

Article 1-06 :	Signaux de jour – Signaux de nuit
Article 1-07 :	Classification des signaux optiques
Article 1-08 :	Enumérations des divers signaux fixes
Article 1-09 :	Description et valeur de l'avertissement
Article 1-10 :	Description et valeur du signal d'arrêt absolu
Article 1-11 :	Signaux d'arrêt de block-system
Article 1-12 :	Description et valeur du signal de ralentissement
Article 1-13 :	Description et valeur des tableaux indicateurs de vitesse
Article 1-14 :	Description et valeur des signaux divers
Article 1-15 :	Généralités sur les signaux à mains
Article 1-16 :	Signal d'arrêt à main
Article 1-17 :	Usage du signal d'arrêt à main par les agents de train
Article 1-18 :	Signal à main de ralentissement
Article 1-19 :	Signal à main de voie libre
Article 1-20 :	Obligations d'un agent chargé de faire un signal d'arrêt ou de ralentissement.
Article 1-21 :	Signaux de manœuvre
Article 1-22 :	Signaux des trains à l'avant

- Article 1-23 :** Signaux des trains à l'arrière
Article 1-24 : Signaux des autorails à l'arrière
Article 1-25 : Signaux des mouvements à l'intérieur des gares

CHAPITRE III

SIGNAUX ACOUSTIQUES

- Article 1-26 :** Enumération des signaux acoustiques
Article 1-27 : La voie
Article 1-28 : Trompe ou corne d'appel
Article 1-29 : Avertisseur de la machine
Article 1-30 : Sifflet de poche
Article 1-31 : Sonnerie électrique
Article 1-32 : Pétards (Généralités)
Article 1-33 : Pétards employés pour appuyer les signaux optiques
Article 1-34 : Pétards employés isolément
Article 1-35 : Retrait des pétards

CHAPITRE IV

DISTANCE D'APPLICATION DES SIGNAUX

- Article 1-36 :** Signaux d'arrêt
Article 1-37 : Signaux de ralentissement

REGLEMENT [S 1 A]

SIGNAUX

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 1-01 : Respect des signaux

Les signaux constituent un langage conventionnel précis au moyen duquel sont donnés aux agents des ordres ou des informations intéressant la sécurité.

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

Tout ordre transmis par un signal est absolu et doit être exécuté immédiatement

L'inexécution ou l'inobservation des signaux constituent la faute la plus grave dont un agent puisse se rendre coupable.

La sécurité reposant essentiellement sur l'observation directe des signaux en dehors de tous dispositifs sonores ou autres les appuyant, l'absence ou le non fonctionnement de ces dispositifs n'atténuent en rien la responsabilité d'un agent qui n'aurait pas obéi à un signal.

Article 1-02 : Couverture permanente des obstacles

Sur tous les points et à tout instant, les dispositions doivent être prises comme si un train non attendu devait survenir.

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.

Article 1-03 : Absence de signal

En ligne l'absence de tout signal indique que la voie est libre.

Article 1-04 : Signal en position douteuse ou éteint

Tout signal se présentant dans une position douteuse doit être considéré comme étant fermé (notamment un signal à main renversé sur le ballast). La nuit tout signal mécanique éteint doit être considéré comme fermé à moins que le mécanicien ne puisse se rendre compte avec certitude que la cocarde est en position d'ouverture.

Pour un signal muni d'un dispositif réfléchissant et lorsque le phare de l'engin moteur est éteint le mécanicien doit considérer le signal comme éteint.

Article 1-05 : Classification générale des signaux

Les signaux se divisent en signaux optiques et signaux acoustiques.

CHAPITRE II

SIGNAUX OPTIQUES

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1-06 : Signaux de jour – Signaux de nuit

Les signaux optiques, se présentent de manière différente suivant qu'ils sont utilisés de jour ou de nuit.

Les signaux de nuit doivent être employés :

- 1° le soir, dès que le jour baisse, jusqu'au matin, quand il fait jour.
- 2° pendant le jour, en même temps que les signaux de jour, lorsque la visibilité en raison des conditions atmosphériques ne permet pas de voir un homme à 100 mètres.

Article 1-07 : Classification des signaux optiques

Les signaux optiques comprennent :

- les signaux fixes ;
- les signaux mobiles ;
- les signaux des trains.

PARAGRAPHERS 1 – SIGNAUX FIXES

Article 1-08 : Enumérations des divers signaux fixes

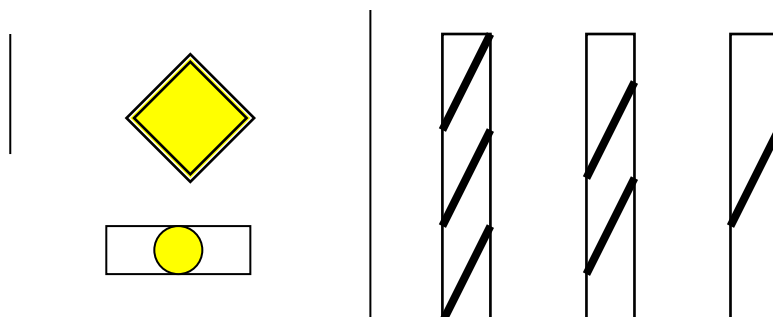
Les signaux fixes sont placés sur le côté droit de la voie dans le sens de la marche des trains vers le point à protéger.

Les signaux fixes comprennent :

- 1° les signaux d'avertissement s'adressant aux trains circulant sur voies principales ;
- 2° les signaux d'arrêt absolu s'adressant aux trains circulant sur voies principales ; ou sur voie de service ;
- 3° les signaux de ralentissement s'adressant aux trains circulant sur voies principales ;
- 4° les tableaux indicateurs de vitesse limite ou T.I.V. s'adressant aux trains circulant sur voies principales ;
- 5° les signaux divers.
- 6° les mirlitons.

I - SIGNAUX D'AVERTISSEMENT

Article 1-09 : Description et valeur de l'avertissement



Le signal d'avertissement est utilisé pour annoncer à distance un signal d'arrêt absolu, ou un signal d'exécution de ralentissement.

Il est constitué par une cocarde en forme de losange peinte en jaune et entourée d'une bordure noire et blanche sur la face qui se présente aux trains se dirigeant vers le point annoncé, l'autre face est peinte en blanc et bordée de noir.

La nuit il présente un feu jaune ou un dispositif réfléchissant jaune.

Ce signal n'est pas manœuvrable.

L'approche d'un signal d'avertissement est signalée par trois mirlitons comportant successivement trois bandes, deux bandes et une bande obliques noires sur fond blanc implantées respectivement à 450 – 300 et 150m du signal.

Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal d'avertissement il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train 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, un signal d'arrêt absolu si celui-ci est fermé, ainsi qu'au signal d'arrêt à main, qui peut lui être présenté.

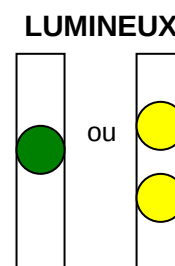
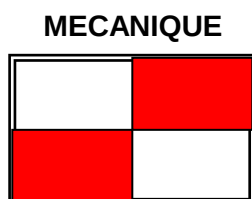
II - SIGNAUX D'ARRÊT ABSOLU (SIGNALISATION MECANIQUE)

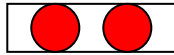
Article 1-10 : Description et valeur du signal d'arrêt absolu

Le signal d'arrêt absolu a pour objet de couvrir les obstacles : gares, aiguilles, traversées de voies, trains arrêtés, voies occupées, etc...

Il est implanté à au minimum 150 mètres de l'obstacle.

Le signal d'arrêt absolu fermé présente le jour une cocarde à damier rouge et blanc de forme carré aux trains se dirigeant vers le point à protéger, l'autre face est peinte en blanc.





FERMES

OUVERTS

Le signal d'arrêt absolu fermé présente la nuit deux feux rouges sur une ligne horizontale ou deux dispositifs réfléchissants rouges placés de la même manière.

Le signal d'arrêt absolu ouvert présente la cocarde effacée parallèlement à la voie et la nuit un feu vert ou deux feux jaunes sur une ligne verticale s'il protège une zone ou un point qui doit être franchi par les trains aux vitesses indiquées à l'article 1-12 (c'est le cas notamment des aiguilles prises en pointe, non enclenchées ou non verrouillées).

Les deux feux jaunes peuvent être remplacés par des dispositifs réfléchissants de même couleur.

Le signal d'arrêt absolu fermé commande au mécanicien l'arrêt absolu avant le signal.

Toutefois en cas de dérangement des installations et pour l'exécution de certaines mouvements exceptionnels, le mécanicien peut être autorisé par le chef de gare à franchir le signal fermé par remise d'un bulletin Mod 211 ainsi conçu.

« Ordre est donné au mécanicien du train n°.....de franchir le signal carré n°.....fermé pour pénétrer en gare de ou pour se diriger vers..... ».

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

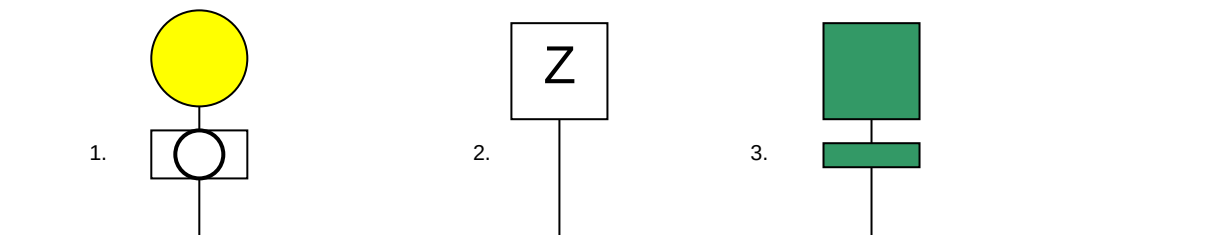
Article 1-11 : Signaux d'arrêt de block-system

Ces signaux sont décrits dans les règlements de la classe S 5.

III - SIGNAUX DE RALENTISSEMENT

Article 1-12 : Description et valeur du signal de ralentissement

Le signal de ralentissement à distance est constitué par une plaque ronde peinte en jaune placée perpendiculairement à la voie.



La nuit le signal de ralentissement présente un feu jaune ou un dispositif réfléchissant jaune.

Le signal de ralentissement à distance est suivi du signal d'exécution, constitué d'une plaque portant la lettre «Z» inscrite en noir sur fond blanc.

Un guidon vert cerclé de blanc, éclairé la nuit ou muni d'un dispositif réfléchissant ou luminescent vert, est implanté à 500m de la fin de la zone de ralentissement et indique au mécanicien de reprendre sa vitesse normale.

Le signal de ralentissement et le signal d'exécution commandant au mécanicien de franchir la zone comprise entre la plaque «Z» et le guidon vert sans dépasser la vitesse de 30km/h s'il conduit un train de voyageurs, un autorail ou un draisine et de 20km/h s'il conduit un autre train.

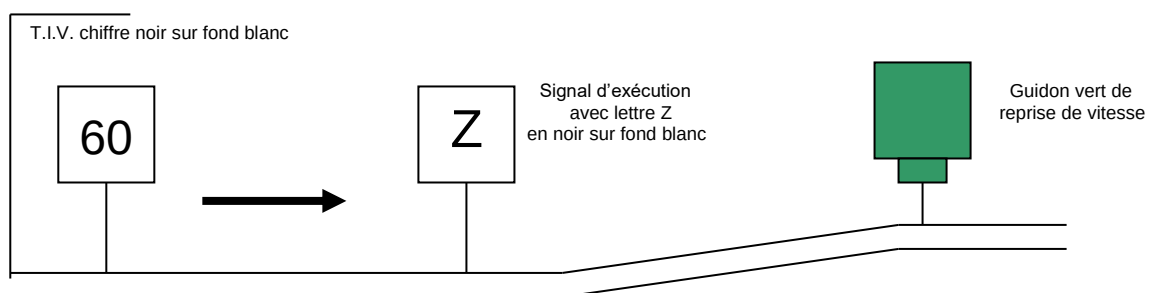
IV – TABLEAUX INDICATEURS DE VITESSE LIMITE OU T.I.V.

Article 1-13 : Description et valeur des tableaux indicateurs de vitesse

Il s'agit de signaux fixes qui indiquent la vitesse qui ne doit pas être dépassée pour le franchissement d'une zone déterminée.

Il y a deux situations suivant qu'il s'agisse de limitations permanentes de vitesse ou de limitations temporaires de vitesse.

a) Limitation permanente de vitesse



TOUS LES PANNEAUX SONT RECTANGULAIRES
T.I.V. fixes de limitation temporaire de vitesse à 40km/h. Le signal à distance est à chiffres noirs sur fond blanc et le signal d'exécution à lettre sur fond blanc. Un guidon vert repère la fin de la zone de ralentissement.

Le T.I.V. à distance et le signal d'exécution précèdent une partie de voie (courbes, ouvrages d'art etc...) sur laquelle une limitation permanente de vitesse doit être observée.

Le T.I.V. à distance est un tableau de forme rectangulaire portant en chiffres noirs sur fond blanc la vitesse à ne pas dépasser (avec disposition réfléchissant ou luminescent, la nuit).

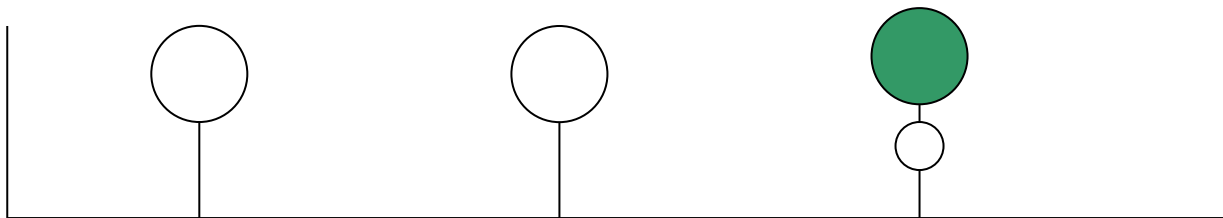
Le signal d'exécution est une plaque rectangulaire avec la lettre «Z» inscrite en noir sur fond blanc.

Un guidon vert cerclé de blanc, éclairé la nuit ou muni d'un dispositif réfléchissant ou luminescent, est implanté à 500 mètres de la fin de la zone de ralentissement et indique au mécanicien de reprendre sa vitesse normale.

Le T.I.V. et la plaque «Z» commande au mécanicien de ne pas dépasser la ou les vitesses indiquées sur le T.I.V. en franchissant la zone comprise entre la plaque «Z» et le guidon vert.

b) Limitation temporaire de vitesse

Les parties de voie (chantiers de travaux, zones dans un état défectueux etc...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse doit être observée sont précédées de signaux de chantier. Ces signaux comprennent un T.I.V. fixé à distance et un signal d'exécution.



TOUS LES PANNEAUX SONT CIRCULAIRES

T.I.V. fixes de limitation temporaire de vitesse à 40km/h. Le signal à distance est à chiffres noirs sur fond blanc et le signal d'exécution à lettre sur fond blanc. Un guidon vert repère la fin de la zone de ralentissement

Le T.I.V. à distance est une plaque de forme circulaire à chiffres noirs sur fond blanc, il est accompagné d'un signal de ralentissement tel qu'il est défini à l'article précédent si la vitesse limite est égale ou inférieure à celles prévues à l'art.1-12 (avec dispositif réfléchissant ou luminescent, la nuit).

Le signal d'exécution est une plaque circulaire avec la lettre «Z» inscrite en noir sur fond blanc.

Un guidon vert cerclé de blanc éclairé la nuit ou muni d'un dispositif réfléchissant ou luminescent vert est implanté à 500m de la fin de la zone de ralentissement et indique au mécanicien de reprendre sa vitesse.

Le T.I.V. et le signal d'exécution commandant au mécanicien de ne pas dépasser la ou les vitesses indiquées sur le T.I.V. en franchissant la zone comprise entre la plaque «Z» et le guidon vert de reprise de vitesse.

Par ailleurs le mécanicien doit donner un coup d'avertisseur prolongé lorsqu'il aborde le T.I.V. et lorsqu'il aperçoit le signal d'exécution.

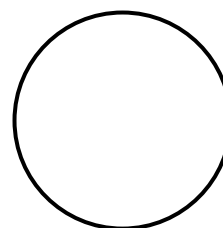
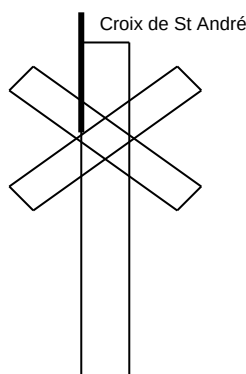
V – SIGNAUX DIVERS

(les tirets 1, 3, 4, 5, 6 et 8 sont aussi applicable en signalisation lumineuse règlement S 1 B)

Article 1-14 : Description et valeur des signaux divers

Ces signaux comprennent :

- 1° les croix de Saint-André placées sur les signaux qui ne sont pas en service et mis au préalable en position d'ouverture. Elles sont constituées par deux planchettes en blanc.
- 2° Signaux d'annonce d'embranchement de pleine voie constitués par une cible ronde peinte en jaune portant les lettres A.P., ils ordonnent au mécanicien de franchir l'aiguille aux vitesses prévues à l'article 1-12 et de plus de s'arrêter immédiatement si un signal d'arrêt est fait.



Annulation des signaux

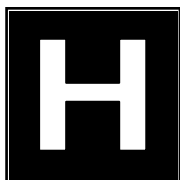


Commande au mécanicien de siffler

Signal d'embranchement de pleine voie constitué par une cible ronde peinte en jaune ordonne au Mécanicien de franchir l'aiguille à la vitesse Indiquée à l'article 1 - 12.



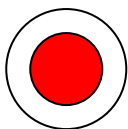
G ou garage indique que la direction correspondante est une voie de garage.



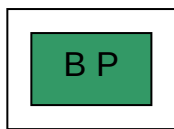
Heurtoir indique que la direction correspondante Est une voie en impasse



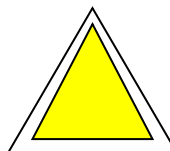
Commande au mécanicien l'arrêt avant la pancarte et il ne peut la franchir que sur un ordre d'un agent de la D.P.T.



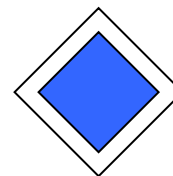
ROUGE



VERT



JAUNE



BLEU

Voyant de rappel de bâton pilote placés à la Sortie des gares de voie unique.

- 3° Les pancartes «**S**» (Sifflez) placés notamment en avant des passages à niveau et qui ordonnent au mécanicien de donner un coup d'avertisseur prolongé. Ces pancartes lorsqu'elles s'adressent à des passages à niveau sont implantées au minimum à 150m de ces derniers.
- 4° La pancarte «**G**» ou garage portant la lettre G en blanc sur fond noir et qui indique que la direction correspondante est une voie de garage ou de service.
- 5° La pancarte «**H**» ou heurtoir portant la lettre H en blanc sur fond noir et qui repère le heurtoir d'une voie en impasse.
- 6° La pancarte «**ARRET**», portant le mot **ARRET** en blanc sur fond noir, placée sur les voies de service, de chantier ou d'embranchement, commande au mécanicien de s'arrêter avant celle-ci. Le mécanicien ne peut la franchir que sur l'ordre du chef de sécurité, de l'agent commandant la manœuvre ou du chef de transport accompagnant la desserte.
- 7° Les signaux propres à certaines voies de service de gares, de chantiers ou d'embranchements s'adressent aux seuls mouvements de manœuvre font l'objet de consignes locales S 8 A portés à la connaissance des agents intéressés.

PARAGRAPHE 2 – SIGNAUX MOBILES OU SIGNAUX A MAIN

Article 1-15 : Généralités sur les signaux à mains

Les signaux mobiles ou à main s'emploient :

1° pour régler la marche des trains,

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 un feu vert ou jaune ou rouge et également blanc dans les manœuvres.

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

I – MARCHE DES TRAINS

Article 1-16 : Signal d'arrêt à main

Le signal d'arrêt à main s'effectue :

- Le jour, au moyen d'un drapeau rouge déployé ou d'un guidon d'arrêt (damier rouge et blanc) ;
- La nuit, par le feu rouge d'une lanterne à main ou un dispositif réfléchissant rouge.

Le signal d'arrêt est soit tenu à la main et présenté sur le côté droit de la voie dans le sens de la marche, soit placé (dans les gares seulement) à l'intérieur de la voie ou implanté à l'intérieur de la voie et immédiatement à droite dans le sens de la marche du train. Lorsque dans les gares, il n'est pas tenu à la main, le signal d'arrêt doit pouvoir être surveillé par un agent.

Le signal d'arrêt commande au mécanicien l'arrêt immédiat.

En cas d'urgence et à défaut des moyens ci-dessus l'arrêt immédiat est commandé par un objet ou une lumière quelconque vivement agité de haut en bas et de bas en haut ou encore en levant les bras de toute leur hauteur.

Article 1-17 : Usage du signal d'arrêt à main par les agents de train

Les drapeaux ou feux rouges sont employés notamment par les agents de train pour commander l'arrêt au mécanicien.

Si besoin est, les signaux sont faits aux agents de la voie rencontrés qui doivent les répéter immédiatement au mécanicien.

Article 1-18 : Signal à main de ralentissement

Le signal à main de ralentissement est présenté à droite de la voie dans le sens de la marche du train, il s'effectue :

- Le jour, au moyen d'un drapeau jaune déployé, d'un guidon ou d'une plaque jaune.
- La nuit, au moyen d'un feu jaune au repos.

Il commande au mécanicien de réduire immédiatement sa vitesse et de ne pas dépasser celles indiquées à l'article **1-12** ; il reprend sa vitesse normale après avoir rencontré un signal à main de voie libre ou en l'absence d'un tel signal et si rien ne s'y oppose après avoir parcouru 1500m.

Article 1-19 : Signal à main de voie libre

Le signal à main de voie libre s'effectue :

- Le jour, au moyen d'un drapeau vert déployé, d'un guidon vert, d'un drapeau roulé tenu horizontalement à bout de bras dans la direction suivie par le train
- La nuit, au moyen d'un feu vert au repos.

Il autorise le mécanicien à reprendre sa marche normale si rien ne s'y oppose.

Le signal à main de voie libre peut également pour un train arrêté être constitué par le signal acoustique de départ.

Article 1-20 : Obligations d'un agent chargé de faire un signal d'arrêt ou de ralentissement

Tout agent chargé de faire un signal d'arrêt ou de ralentissement ne peut quitter son poste sans en avoir reçu l'ordre ferme et après avoir placé des pétards dans les conditions prévues au chapitre III.

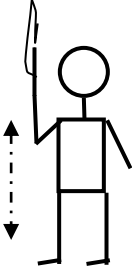
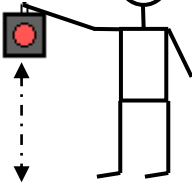
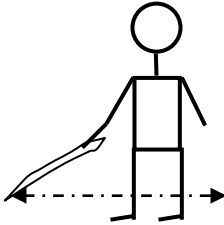
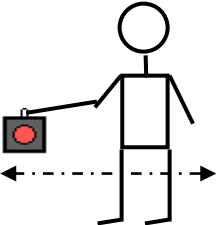
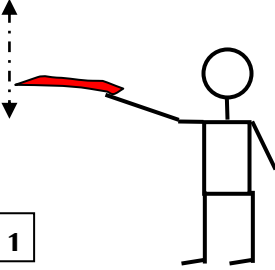
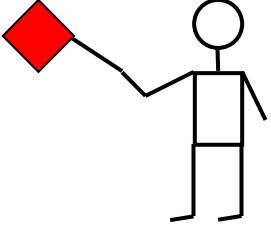
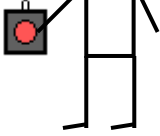
II – MOUVEMENTS DANS LES MANŒUVRES

Article 1-21 : Signaux de manœuvre

Dans les manœuvres les principaux ordres à donner sont :

- Tirez
- Refoulez
- Ralentissez
- Arrêtez.

SIGNAUX DE MANŒUVRE

SIFFLET Coups Longs	JOUR	NUIT
TIREZ 1 Le bras ou le drapeau roulé, élevé lentement de bas en haut à plusieurs reprises. 2 Le feu de la lanterne élevé lentement de bas en haut à plusieurs reprises.	1 	2 
REFOULEZ 1 Le bras, ou le drapeau roulé, balancé horizontalement vers le bas du corps. 2 Le feu de la lanterne balancé horizontalement. Le signal « Refoulez » doit être fait pendant toute la durée du mouvement.	1 	2 
RALENTISSEZ 1 Le bras ou le drapeau roulé, présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillation verticale. La nuit le signal « Tirez » ou « Refoulez » exécuté avec un feu jaune..	1 	
ARRETEZ 1 Le drapeau rouge déployé ou les bras élevés de toute leur hauteur, ou encore le bras ou un objet quelconque vivement agité. 2 Le feu rouge présenté ou à défaut n'importe quel feu vivement agité.	1 	Coups de sifflet saccadés 2 

Les signaux s'effectuent comme suit :

- le jour, le drapeau roulé ou le bras élevé verticalement et lentement de bas en haut à plusieurs reprises, la nuit, un feu blanc élevé verticalement et lentement de bas en haut à plusieurs reprises, ordonne de tirer.
- le jour, un drapeau roulé ou le bras balancé horizontalement vers le bas du corps ; la nuit, un feu blanc balancé horizontalement ordonne de refouler,
- le jour, un drapeau roulé ou le bras présenté horizontalement avec un léger mouvement d'oscillations verticales ordonne de ralentir.
- La nuit les signaux « Tirez » ou « Refoulez » effectués avec le feu jaune ordonne au mécanicien de ralentir dans l'exécution du mouvement.

Le jour, 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 ; la nuit, un feu rouge présenté au mécanicien ou un feu quelconque agité vivement de haut en bas et de bas en haut commande de S'ARRÊTER immédiatement.

CHAPITRE 3

SIGNAUX DES TRAINS

Article 1-22 : Signaux des trains à l'avant

Les trains circulant le jour ne portant en principe aucun signal à l'avant.

La nuit ils portent au moins un feu blanc à l'avant, ce feu blanc est un phare électrique puissant pouvant donner le régime phare ou le régime code.

Le mécanicien est chargé de l'éclairage, en temps utile, du ou des phares de la locomotive

En ligne le régime «phare» doit être utilisé en permanence la nuit sauf dans les cas suivants où le régime «code» doit lui être substitué :

- croisement d'une circulation en sens contraire
- traversée des gares ;
- approche des points d'arrêts non gérés.

Le régime «code» doit être utilisé au cours des manœuvres dans les gares et les dépôts.

Article 1-23 : Signaux des trains à l'arrière

Les trains circulant le jour doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule un signal de queue constitué soit par une plaque de queue (plaque circulaire rouge à bordure blanche) soit par la lanterne de queue (lanterne à verre rouge et bordure blanche).

Les trains circulant la nuit, doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule, un feu rouge. Ce feu peut être remplacé par un dispositif réfléchissant de couleur rouge.

Article 1-24 : Signaux des autorails à l'arrière

Les autorails ainsi que les rames réversibles comportent en général des feux rouges arrières éclairés électriquement (un ou deux feux rouges incorporés dans la caisse du dernier véhicule).

Article 1-25 : Signaux des mouvements à l'intérieur des gares

- Les rames de manœuvres n'ont pas à porter de signaux de queue de jour comme de nuit.

Les machines circulant ou manœuvrant ne portent aucun signal le jour, elles présentent la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

CHAPITRE III

SIGNAUX ACOUSTIQUES

Article 1-26 : Énumération des signaux acoustiques

Les signaux acoustiques sont les suivants :

- 1° la voix,
- 2° la trompe ou la corne d'appel
- 3° l'avertisseur de la machine,
- 4° le sifflet de poche
- 5° la sonnerie électrique
- 6° les signaux détonnants ou pétards.

CHAPITRE 1 – VOIX

Article 1-27 : La voie

La voix n'est utilisée que dans les manœuvres pour commander les mouvements «Tirez» ou «Refoulez».

CHAPITRE 2 – TROMPE OU CORNE D'APPEL

Article 1-28 : Trompe ou corne d'appel

La trompe ou corne d'appel est utilisée par les aiguilleurs et les agents de la voie pour annoncer l'approche des trains.

Un son prolongé de trompe annonce un train impair, deux coups de trompe un train pair.

Plusieurs sons de trompe vivement répétés constituent un signal d'alarme lancé dans les circonstances graves pour demander du secours. Tout agent non retenu par un service forcé doit se porter immédiatement vers le point d'où par le signal.

CHAPITRE 3 – AVERTISSEUR DE LA MACHINE

Article 1-29 : Avertisseur de la machine

L'avertisseur de la machine permet au mécanicien d'une part de communiquer avec les agents des gares, des trains et de la voie d'autre part d'appeler l'attention en route dans certaines circonstances.

- Un coup d'avertisseur prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement.
- Quatre coups d'avertisseurs prolongés rappellent un agent parti à la couverture d'un train
- En route le mécanicien fait usage de l'avertisseur notamment dans les circonstances suivantes :
- A l'approche des gares, des passages à niveau et des points d'arrêts non gérés.
- A l'approche des courbes à visibilité réduite.
- Toutes les fois que la voie ne lui paraît pas libre, en particulier si des personnes sont à proximité de celle-ci.
- La rencontre de signaux de chantier de la voie :
- A la vue d'une pancarte **[S]** Sifflez.

CHAPITRE 4 – SIFFLET DE POCHE - SONNERIE ELECTRIQUE

Article 1-30 : Sifflet de poche

L'ordre de départ d'un train est donné au chef de convoi et à proximité de celui-ci par le chef de gare au moyen d'un coup de sifflet, le chef de convoi le répercute au mécanicien.

Plusieurs coups de sifflet saccadés donnés immédiatement après la mise en marche d'un train ordonne au mécanicien de s'arrêter immédiatement.

Le sifflet de poche ou la corne est également utilisé pour appuyer éventuellement les signaux à main utilisés dans les manœuvres.

- deux coups de sifflet prolongés appuyant le signal «**Tirez**»
- trois coups de sifflet prolongés appuyant le signal «**Refoulez**»
- deux coups de sifflet prolongés appuyant le signal «**Ralentissez**»
- plusieurs coups de sifflet saccadés appuyant le signal «**Arrêtez**»

Article 1-31 : Sonnerie électrique

Certains trains notamment les autorails sont munis d'une sonnerie électrique dont le timbre est à proximité du mécanicien. Elle permet au chef de convoi de répercuter au mécanicien le signal de départ donné par le chef de gare. Dans les points d'arrêt non gérés le tintement de cette sonnerie indique au mécanicien que le service voyageur du train est terminé et l'autorise à reprendre sa marche.

CHAPITRE 5 – SIGNAUX DETONANTS OU PETARDS

Article 1-32 : Pétards (Généralités)

Les agents de la D.P.T, de D.I.F et de la D.M.R sont munis de signaux détonants ou pétards. Ces signaux sont employés de jour comme de nuit soit pour appuyer les signaux optiques soit indépendamment de tout autre signal.

Article 1-33 : Pétards employés pour appuyer les signaux optiques

Les pétards sont employés pour appuyer les signaux optiques fixes ou mobiles d'arrêt lorsqu'en raison des conditions atmosphériques ils ne peuvent être aperçu de jour comme de nuit à une distance d'au moins 100m ou lorsqu' ils ne peuvent rester éclairés la nuit.

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

Article 1-34 : Pétards employés isolément

Les pétards (2 ou 3 comme l'indique l'article ci-dessus) sont employés isolément lorsqu'il est matériellement impossible à l'agent de rester sur place pour présenter le signal mobile convenable, l'agent place les pétards avant son départ.

La détonation d'un ou plusieurs pétards isolés commande au mécanicien de se mettre immédiatement en marche à vue.

S'il ne rencontre aucun signal lui commandant l'arrêt, et si rien ne s'y oppose, le mécanicien peut reprendre sa marche normale 1.500m après le point d'explosion des pétards.

Article 1-35 : Retrait des pétards

Dès que la cause qui a fait placer les pétards a cessé d'exister les agents doivent les enlever s'ils sont à même de le faire.

CHAPITRE IV

DISTANCE D'APPLICATION DES SIGNAUX

Article 1-36 : Signaux d'arrêt

Les signaux mobiles d'arrêt doivent être présentés à 1000m au moins du point à protéger.

Article 1-37 : Signaux de ralentissement

Les signaux de ralentissement doivent être faits à 500 mètres au moins du point où le ralentissement doit être obtenu.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 1 B]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

ASPECT DES SIGNAUX

Article 1 B-01 :	Signalisation lumineuse
Article 1 B-02 :	Signaux combinés
Article 1 B-03 :	Implantation de signaux

CHAPITRE II

DSIPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 1 B-04 :	Extinction accidentelle d'un signal
Article 1 B-05 :	Aspect normal d'un signal
Article 1 B-06 :	Signalement des anomalies

CHAPITRE III

DESCRIPTIONS DES SIGNAUX

Article 1 B-07 :	Le carré
Article 1 B-08 :	Avertissement
Article 1 B-09 :	Rappel de ralentissement
Article 1 B-10 :	Voie libre
Article 1 B-11 :	Feu rouge clignotant
Article 1 B-12 :	Indicateur de direction

CHAPITRE IV

MANŒUVRE DES SIGNAUX

Article 1 B-13 :	Généralités
Article 1 B-14 :	Temps moral
Article 1 B-15 :	Erreurs de directions

CHAPITRE V

DERANGEMENT DES SIGNAUX

Article 1 B-16 :	Généralités
Article 1 B-17 :	Raté de fermeture
Article 1 B-18 :	Raté d'ouverture
Article 1 B-19 :	Extinction
Article 1 B-20 :	Délivrance de bulletin 211 par téléphone.

CHAPITRE I

ASPECT DES SIGNAUX

Article 1 B-01 : Signalisation lumineuse

En signalisation lumineuse, les signaux donnent, de jour comme de nuit, les mêmes indications.

Il est fait usage :

- de panneaux portant un ou plusieurs feux de couleurs, fixes ou clignotant groupés sur un écran noir bordé de blanc.
- Les cibles ont une forme ronde pour les signaux ne présentant pas l'indication d'arrêt et une forme oblongue dans les autres cas.

Il est précisé que les prescriptions du chapitre I du Règlement **S 1 A** à l'examen de la cocarde en cas d'exécution du signal et des dispositions à prendre en cas de non fonctionnement du phare de l'engin moteur, sont applicables aux signaux lumineux.

Sont également applicables les prescriptions du chapitre II du Règlement **S 1 A** (à l'exclusion des signaux fixes autres que les signaux divers et de ralentissement), ainsi que les prescriptions des chapitres III et IV du même Règlement.

Article 1 B-02 : Signaux combinés

Lorsque plusieurs signaux lumineux sont groupés, ils sont généralement combinés : c'est-à-dire que leurs feux ne présentent que l'indication la plus impérative à observer par le mécanicien.

Article 1 B-03 : Implantation de signaux

Les signaux pouvant présenter l'indication d'arrêt, sont en principe, précédés d'un signal à distance pouvant présenter l'indication d'avertissement. L'espacement signal à distance - signal d'entrée, est égal à la distance réglementaire d'arrêt 1000 mètres.

Les indications suivantes peuvent être présentées par les signaux :

- | | |
|--------------|---|
| C : | Carré, 1 feu rouge |
| R R : | Rappel de ralentissement, 2 feux jaunes en oblique |
| V L : | Voie libre, 1 feu vert |
| C : | Feu rouge clignotant |
| I D : | Indicateur de direction |

Le signal à distance présente les indications :

- | | |
|------------|-----------------------------------|
| A : | Avertissement, 1 feu jaune |
|------------|-----------------------------------|

V L : Voie libre, 1 feu vert

CHAPITRE II

DSIPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 1 B-04 : Extinction accidentelle d'un signal

Lorsqu'un mécanicien rencontre un panneau éteint, il doit considérer qu'il est en présence du signal le plus impératif susceptible d'être présenté par ce panneau soit l'avertissement s'il s'agit d'une cible ronde soit le carré s'il s'agit d'une cible oblongue.

Article 1 B-05 : Aspect normal d'un signal

Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal présentant une indication anormale, il doit le considérer comme éteint.

Article 1 B-06 : Signalement des anomalies

Les mécaniciens doivent signaler les anomalies telles que :

- indication anormale d'un signal,
- extinction accidentelle d'un signal

dont ils n'ont pas été avisé ainsi que, d'une manière générale, toute situation de signalisation qui leur paraîtrait anormale ou douteuse.

A cet effet :

- si le poste est ouvert au service, le mécanicien doit s'arrêter au poste et aviser verbalement le chef de sécurité.
- Si le poste est fermé au service, le mécanicien avise le chef de sécurité de la gare suivante.

CHAPITRE III

DESCRIPTIONS DES SIGNAUX

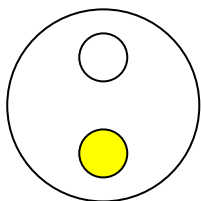
Article 1 B-07 : Le carré

Le carré fermé présente :

1 feu rouge

Le carré fermé commande au mécanicien l'arrêt absolu avant le signal.

Article 1 B-08 : Avertissement



L'avertissement fermé présente :

1 feu jaune

L'avertissement fermé commande au mécanicien, de se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train et de ne s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter avant le signal carré annoncé, ou d'observer le rappel de ralentissement.

Si ce ou ces signaux sont ouverts, et si rien ne s'y oppose, le mécanicien peut reprendre sa marche.

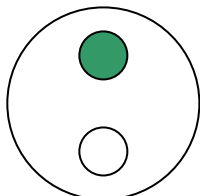
Article 1 B-09 : Rappel de ralentissement

le rappel de ralentissement présente :

- 2 feux jaunes sur une ligne oblique

Le rappel de ralentissement fermé commande au mécanicien de ne pas dépasser la vitesse indiquée au chapitre II du Règlement S 1 A au franchissement de l'aiguille (ou de aiguilles) protégé par ce signal.

Article 1 B-10 : Voie libre

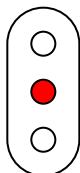


Le signal à voie libre présente :

- 1 feu vert

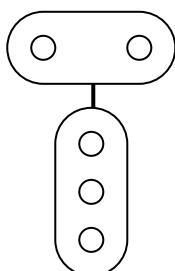
Le feu vert indique au mécanicien que la circulation en marche normale est autorisée, si rien ne s'y oppose.

Article 1 B-11 : Feu rouge clignotant



Le feu rouge clignotant commande au mécanicien l'observation de la marche en manœuvre telle que définie à l'annexe I du Règlement S O.

Article 1 B-12 : Indicateur de direction



L'indicateur de direction lumineux (en abrégé «**I.D**»), en principe Groupé avec le carré qui précède l'aiguille ou les aiguilles en pointe intéressées, est constitué par un écran noir à bordure qui présente de jour comme de nuit, deux feux blancs disposés horizontalement.

Le feu blanc de droite allumé, indique au mécanicien que l'itinéraire tracé donne la direction à droite. (Cas de l'exemple ci-dessus)

Le feu blanc de gauche allumé, indique au mécanicien que l'itinéraire tracé donne la direction à gauche.

CHAPITRE IV

MANŒUVRE DES SIGNAUX

Article 1 B-13 : Généralités

Les conditions générales de manœuvre des signaux au passage des trains sont les suivantes :

- Les signaux sont normalement ouverts. Ils ne sont fermés que pour assurer la protection d'un obstacle, d'un train, d'un mouvement ou d'un appareil de voie.

Article 1 B-14 : Temps «Moral»

Lorsque le chef de sécurité ferme un signal carré en vue de protéger la manœuvre d'un appareil de voie ou l'exécution d'un mouvement, il doit s'assurer qu'aucune circulation, même ayant franchi le signal à distance correspondant fermé, ne se trouve engagée entre ce signal à distance et le signal d'arrêt.

S'il ne peut obtenir cette assurance par l'observation directe de la voie, il doit avant d'effectuer ou d'autoriser l'opération envisagée, attendre un délai, appelé «temps moral» suffisant pour lui donner pratiquement l'assurance en question.

Le temps moral est fixé à 5 minutes.

Article 1 B-15 : Erreurs de directions

Si une circulation se trouvait entre le signal à distance et le signal d'arrêt et si, par exemple, elle devait être arrêtée pour erreur de direction, l'aiguilleur devrait attendre son arrêt effectif avant de modifier la direction préparée.

CHAPITRE V

DERANGEMENTS DES SIGNAUX

Article 1 B-16 : Généralités

Les dérangements des signaux comprennent essentiellement les cas ci-après :

- Raté de fermeture (cas d'un signal n'obéissant pas une commande de fermeture) ;
- Raté d'ouverture (cas d'un signal n'obéissant pas une commande d'ouverture) ;
- Extinction (en position de fermeture et d'ouverture)

Article 1 B-17 : Raté de fermeture

Lorsqu'un signal donne lieu à un raté de fermeture, le chef de sécurité doit prendre immédiatement les mesures utiles pour assurer la sécurité ; il doit notamment si le signal devait être fermé pour protéger l'exécution d'un mouvement, différer celui-ci jusqu'à ce que les conditions réglementaires de sécurité soient remplies.

Les dispositions à appliquer ont pour but :

- s'il s'agit de signaux d'arrêt ou d'avertissement, d'arrêter les circulations par un autre moyen, et de les retenir le cas échéant ;
- s'il s'agit de signaux de ralentissement : d'obtenir le passage à vitesse limitée par l'arrêt préalable des circulations intéressées.

A cet effet, le chef de sécurité doit opérer ainsi :

- présenter ou faire présenter au droit du signal un signal d'arrêt à main appuyé de pétards placés à distance réglementaire ;
- aviser la gare précédente pour cette gare remettre aux mécaniciens à partir d'un train déterminé, l'ordre écrit de s'arrêter au poste (en précisant s'il y a lieu le point où est le signal à ne pas dépasser) et de se mettre en communication avec le chef de sécurité.

Article 1 B-18 : Raté d'ouverture

Lorsqu'un signal donne lieu à un raté d'ouverture, le chef de sécurité doit, avant d'autoriser le franchissement par écrit sur bulletin 211, s'assurer que les conditions réglementaires sont bien remplies pour obtenir l'ouverture du signal.

Ces conditions et les vérifications à effectuer sont indiquées dans la consigne locale de sécurité.

Article 1 B-19 : Extinction

- s'il s'agit d'un signal en position de fermeture, le chef de sécurité prend les mêmes mesures que celles prévues à l'article 1 B-17 pour le cas de raté de fermeture.
- Si le signal est en position d'ouverture, le chef de sécurité en autorise le franchissement par écrit sur bulletin Mod 211 sans autres mesures.
- S'il s'agit du signal indicateur de direction, le mécanicien doit se mettre en communication avec le chef de sécurité.

Article 1 B-20 : Délivrance de bulletin Mod 211 par téléphone.

Le bulletin Mod 211 autorisant le franchissement d'un signal carré fermé peut être délivré par téléphone au mécanicien.

A cet effet, le chef de sécurité remplit normalement un bulletin Mod 211 qu'il dicte au mécanicien en précisant le numéro de ce bulletin. Le mécanicien inscrit sur un bulletin de son carnet Mod 211 le numéro et le texte qui lui sont transmis sur un bulletin par le chef de sécurité.

La signature du mécanicien sur la souche du bulletin établi par le chef de sécurité est remplacée par la mention «transmis par téléphone».

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 1 C]

MESURES A PRENDRE POUR RETENIR

OU ARRETER ET RETENIR LES TRAINS

REGLEMENT [S 1 C]

MESURES A PRENDRE POUR RETENIR

OU ARRETER ET RETENIR UN TRAIN

Article 1 C-01 : Mesures à prendre par les chefs de gare ou les gardes

Il est indiqué dans divers règlements qu'avant d'autoriser une opération de sécurité, le chef de gare ou le garde doit prendre les mesures pour retenir ou arrêter et retenir un train, l'objet du présent règlement est de préciser la nature des dispositions à prendre suivant le cas :

a) Le train a un arrêt normal

- En signalisation mécanique

Le chef de gare fait placer un signal d'arrêt à main au point que le train ne doit pas dépasser et fait manœuvrer le signal d'arrêt absolu dans les conditions habituelles.

- En signalisation lumineuse

Le chef de gare maintient à l'arrêt le carré de sorti et efface le carré d'entrée si rien ne s'y oppose.

b) Le train n'a pas d'arrêt normal

- En signalisation mécanique

Le chef de gare ou le garde fait maintenir à l'arrêt le signal d'arrêt absolu, ce signal n'est effacé qu'une fois le train arrêté, après avoir fait aviser le mécanicien et placer un signal d'arrêt à main au point que le train ne doit pas dépasser.

- En signalisation lumineuse

Le chef de gare ou garde maintient à l'arrêt le carré d'entrée qu'il efface qu'après l'arrêt du train, le carré de sortie est, par ailleurs, maintenu à l'arrêt.

Article 1 C-02 : Cas particulier d'application - Mesures à observer par les mécaniciens

Les dispositions du paragraphe b du présent article sont normalement appliquées en cas de croisement ou de dépassement accidentel dans une gare où l'un des trains n'a pas d'arrêt normal ou en cas de non réception de voie libre du train précédent, lorsque le deuxième train n'a pas d'arrêt normal à la gare.

Il est rappelé que conformément aux Règlements de la classe S 5 tout mécanicien dont le train doit franchir une gare sans arrêt doit s'arrêter de lui-même.

- soit s'il ne voit pas de signal de voie libre fait par le chef de gare ou ne reçoit pas de bulletins de voie libre (cantonnement téléphonique),
- soit s'il ne reçoit pas la clé-témoin sur les sections de lignes équipées du bâton-pilote électrique,
- soit si le carré de sorti présente un feu rouge (sections de lignes équipées d'un bloc system).

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 A]

DISPOSITIONS GENERALES COMMUNES

REGLEMENT [S 2 A]

S O M M A I R E

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 2-01 :	Modifications au Règlement Général de Sécurité
Article 2-02 :	Attributions du Chef de mouvement
Article 2-03 :	Agents spéciaux
Article 2-04 :	Signature des ordres écrits et des bulletins remis
Article 2-05 :	Classification des Etablissements
Article 2-06 :	Attributions des Chefs de Sécurité
Article 2-07 :	Remise de service des Chefs de Sécurité
Article 2-08 :	Remise de service dans les gares temporaires
Article 2-09 :	Renseignements à transmettre par le Chef de Sécurité à son successeur.
Article 2-10 :	Consignes de sécurité
Article 2-11 :	Remise des consignes de sécurité au nouveau titulaire d'un Etablissement
Article 2-12 :	Etablissement et mise à jour des consignes de sécurité
Article 2-13 :	Collection des textes de sécurité
Article 2-14 :	Dépêches de sécurité - Dispositions
Article 2-15 :	Transmission et réception des dépêches de sécurité
Article 2-16 :	Interdiction d'établir la communication directe au Moyen du fil omnibus.
Article 2-17 :	Bulletins d'ordre ou d'avis

CHAPITRE II

NATURE ET COMPOSITION DES TRAINS

Article 2-18 :	Classification des trains suivant les modalités de mise en marche
Article 2-19 :	Classification des trains suivant le service à assurer
Article 2-20 :	Composition des trains.
Article 2-21 :	Dispositions particulières pour le transport de certaines marchandises.

CHAPITRE III

PROTECTION DES VOIES

- Article 2-22 :** Obligation de protéger les obstacles
- Article 2-23 :** Régime de la voie
- Article 2-24 :** Autorisation préalable du Chef de Gare avant de laisser engager les voies principales - Protection des obstacles
- Article 2-25 :** Protection d'un train arrêté dans un Etablissement dépourvu de signaux fixes
- Article 2-26 :** Autorisation préalable du Chef de Gare avant d'entreprendre un travail sur les voies.
- Article 2-27 :** Dégagement des voies pour assurer la régularité de la circulation
- Article 2-28 :** Interdiction de manœuvrer dans les Etablissements **SS**
- Article 2-29 :** Nécessité de munir de taquets d'arrêt les voies de service et de garage
- Article 2-30 :** Ralentissement à prescrire d'urgence
Mesures à prendre par les agents de la voie
- Article 2-31 :** Ralentissements à prescrire d'urgence
Mesures à prendre par les Chefs de Gare
- Article 2-32 :** Protection des travaux et de la voie

CHAPITRE IV

MANŒUVRE DES SIGNAUX

- Article 2-33 :** Respect de l'horaire et de la marche
- Article 2-34 :** Signal de départ donné à un train dans une gare
- Article 2-35 :** Départ d'un train arrêté en dehors d'un Etablissement
- Article 2-36 :** Départ d'un train arrêté en dehors d'un Etablissement **SS**
- Article 2-37 :** Espacement des trains
- Article 2-38 :** Place du Chef de Gare pour la Réception d'un train
- Article 2-39 :** Arrêt des trains
- Article 2-40 :** Point de stationnement des trains
- Article 2-41 :** Réception sur voie occupée
- Article 2-42 :** Observation des signaux d'arrêt à main par les trains
- Article 2-43 :** Attachement des retards des trains - Transmission
- Article 2-44 :** Transmission des retards sur les sections régulées.

CHAPITRE V

SERVICE DES AIGUILLES

- Article 2-45 :** Attributions des Aiguilleurs - Aiguilles de pleine voie
- Article 2-46 :** Position normale des aiguilles
- Article 2-47 :** Obligations des aiguilleurs avant d'introduire un mouvement sur une voie
- Article 2-48 :** Franchissement des aiguilles
- Article 2-49 :** Nettoyage et graissage des aiguilles.

CHAPITRE VI

99DENOMINATION DES VOIES

- Article 2-50 :** Dénomination des voies.

CHAPITRE VII

ARRETS ACCIDENTELS - INCIDENTS

- Article 2-51 :** Couverture d'un train arrêté en pleine voie.
- Article 2-52 :** Rétrogradation d'un train.
- Article 2-53 :** Interdiction de pousser une partie de train abandonnée.
- Article 2-54 :** Fractionnement d'un train.
- Article 2-55 :** Demande de secours.
- Article 2-56 :** Accusé de réception de la demande de secours par le Chef de Gare.
- Article 2-57 :** Départ de la machine de secours.
- Article 2-58 :** Protection d'un train déraillé.
- Article 2-59 :** Obstruction de voie -
Mesures immédiates à prendre par les agents du train
- Article 2-60 :** Devoir des agents sédentaires qui constatent qu'un train circule dans des conditions dangereuses.
- Article 2-61 :** Devoir des agents d'un train constatant une anomalie sur la voie.
- Article 2-62 :** Devoir des agents d'un train constatant une anomalie dans la tenue du convoi.
- Article 2-63 :** Obligation immédiate du mécanicien en cas de rupture d'attelage.
- Article 2-64 :** Obligations du mécanicien lorsque la 2^{ème} partie est en vue et arrêtée.
- Article 2-65 :** Obligations du mécanicien et du Chef de Gare lorsque la deuxième partie n'est plus en vue.
- Article 2-66 :** Mesures à prendre en cas de dérive

REGLEMENT [S 2 A]

DISPOSITIONS GENERALES COMMUNES

A LA VOIE UNIQUE ET A LA DOUBLE VOIE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 2-01 : Modifications au Règlement Général de Sécurité

Seul le Directeur Général a qualité pour établir les modifications à apporter au Règlement Général de Sécurité, ces modifications sont soumises au préalable à l'approbation ministérielle.

Article 2-02 : Attributions du Chef de Mouvement

Un agent dirigeant désigné dans les textes réglementaires par l'appellation «Chef de Mouvement» a qualité pour suivre les problèmes liés à la sécurité et à la régularité des circulations, et il est amené à cet effet à donner des ordres aux agents intéressés.

Ceux de ces ordres qui sont écrits doivent être établis et signés par lui, notamment les marches des trains spéciaux, ces marches font l'objet d'un Ordre du Mouvement.

Article 2-03 : Agents spéciaux

Pour toute ligne ou section de ligne le règlement fait mention d'un agent dénommé «l'agent spécial de voie unique ou de la double-voie», cet agent est chargé de la surveillance de l'application du Règlement et doit prendre les mesures réglementaires jugées nécessaires dans le secteur qui lui est dévolu.

Il est responsable de la commande des trains facultatifs et spéciaux.

Article 2-04 : Signature des ordres écrits et des bulletins remis

Tous les ordres ou avis écrits et les bulletins qui sont remis dans les cas prévus au règlement par les agents des gares aux agents des trains (accompagnement et conduite) et réciproquement doivent être lisiblement signés par l'agent qui les délivre, après indication de sa qualité.

PARAGRAPHE 1 – SERVICE DE SECURITE

Article 2-05 : Classification des Etablissements

Les Etablissements (Gares, Stations, Haltes, Points d'arrêts, etc...) se classent en deux catégories :

1° les Etablissements ouverts à la sécurité, qui sont, d'une manière générale, dénommés gares dans le Règlement Général de Sécurité quelle que soit leur désignation administrative. Ces Etablissement peuvent :

- ou être ouverts en permanence à la sécurité et sont alors appelés gares permanentes
- ou n'être ouverts que temporairement à la sécurité, ils sont appelés gares temporaires.

Un Règlement de Sécurité fixe les mesures à prendre pour la cessation, la reprise de la sécurité et les dispositions particulières à prendre pendant la période de la suppression de la sécurité des gares temporaires. La mention **SS** est portée à gauche dans la colonne horaire du Livret de Marche pour les trains desservant une gare temporaire pendant la fermeture de cet Etablissement à la sécurité.

2° les Etablissements non ouverts à la sécurité désignés qu Livret de Marche des Trains par L'abréviation **SS** (Sans Sécurité).

Les prescriptions concernant les Etablissements **SS** sont, sauf dispositions contraires, applicables aux gares temporaires pendant la fermeture à la sécurité.

Article 2-06 : Attributions des Chefs de Sécurité

Dans chaque gare la Direction des opérations de sécurité prévues par les textes réglementaires est confiée à un agent qualifié appelé «Chef de Sécurité». Celui-ci a seul qualité pour assurer l'exécution des prescriptions qui dans les règlements incombent au Chef de Gare. Les Chefs de Sécurité, doivent connaître l'ensemble des neufs classes constituant le Règlement Général de Sécurité.

Article 2-07 : Remise de service entre Chefs de Sécurité

Lorsque l'agent chargé des fonctions de chef de sécurité est remplacé par un autre agent qualité (remplacement momentané ou relève en application du roulement régulier), il doit porter sur le registre Mod 207 (Registre des circulations des trains) la mention «Remis le service à M. à.....heures.....minutes le.....(date). Inscrire à la suite tous les renseignements utiles à son successeur ou «rien à signaler» et signer.

L'agent qui prend le service inscrit sur le registre Mod 207 la mention :

Pris le service à heures.....minutes.....le.....(date) et signer.

Il doit de plus consulter avec le plus grand soin tous les imprimés et registre concernant la sécurité, notamment le registre Mod 207 et le registre d'enregistrement des communications téléphoniques Mod 222.

Sur les sections de ligne unique équipées du Bâton-pilote électrique il doit également s'assurer de la position de l'aiguille du tableau indicateur de chaque appareil et de l'état des appareils.

Article 2-08 : Remise de service dans les gares temporaires

Dans les gares à service interrompu (gares temporaires) l'agent cessant les fonctions de chefs de sécurité ne voyant pas son successeur la mention : «Remis le service à M. etc» est remplacée par la suivante : «Cesse le service à.....heures minutes le.....(date).

Article 2-09 : Renseignements à transmettre par un Chef de Sécurité à son successeur.

Les renseignements qu'un chef de sécurité doit transmettre à son successeur comprennent notamment :

- les modifications à la marche normale des trains : retards, changements de garage, changements de croisement, suppression des trains.
- Les mises ne marche des trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires
- La circulation des trains à marche indéterminée, de trains de service ou de draisines.
- Les modifications aux conditions habituelles d'occupation des voies
- Les dérangements des installations de sécurité, des télécommunications

Si en raison des circonstances locales d'autres renseignements sont normalement à transmettre, la consigne locale **[S 2 A]** en précise la nature.

PARAGRAPHE 2 – CONSIGNES DE SECURITE

Article 2-10 : Consignes de sécurité

Dans toutes les gares il existe des consignes de sécurité (consignes locales **S**) elles sont répertoriées et classées dans un dossier spécial, elles sont dénommés comme le Règlement de Sécurité correspondant ; c'est ainsi qu'une consigne locale concernant les manœuvres sera une consigne **[S 8 A]**.

Chacun des postes ou chantiers de la gare doit comporter un dossier analogue contenant les consignes ou les extraits de consigne le concernant.

Le Chef de Gare doit veiller à ce que tous les agents intéressés, y compris les agents de remplacement ainsi pris connaissance des consignes et les aient émargées.

Article 2-11 : Remise des consignes de sécurité au nouveau titulaire d'un Etablissement

Lorsque l'Etablissement change de titulaire, le Chef de Circonscription DTRP en effectuant la passation de service doit s'assurer que le nouveau titulaire a pris connaissance des consignes S et les a visées.

Article 2-12 : Etablissement et mise à jour des consignes de sécurité

Les consignes locales S sont établies et signées par le Chef d'Etablissement et visées par le Chef de Circonscription DTRP. Un exemplaire de chaque consigne est adressé au Directeur de Production du Transport.

Les rectificatifs qui modifient les consignes **S** sont établis et signés dans les mêmes conditions que les consignes elles-mêmes ; un exemplaire est adressé au Directeur de la Production du Transport.

Les Chefs de Circonscription doivent veiller à ce que les modifications intervenues soit dans la réglementation, soit dans les installations, soit dans la structure des Etablissements entraînent bien les rectificatifs nécessaires aux consignes locales **S**.

Dès qu'une consigne locale **S** est abrogée, elle doit être retirée sans délai du dossier correspondant.

Article 2-13 : Collection des textes de sécurité

Dans chaque gare, dépôt ; entretien M.R. et district il doit y avoir au moins une collection complète et à jour du Règlement Général de Sécurité. Le Chef d'Etablissement en est personnellement responsable.

Les documents concernant la sécurité et notamment le Livret de Marche, les Ordres du Mouvement sont distribués au personnel par les soins du Chef d'Etablissement contre émargement sur un registre spécialement destiné à cet usage.

PARAGRAPHE 3 – DEPECHEs DE SECURITE

Article 2-14 : Dépêches de sécurité – Définitions

On appelle dépêches de sécurité celles qui sont échangées en application des dispositions du Règlement Général de Sécurité. Elles doivent être écrites et transmises sans abréviation, elles sont obligatoirement collationnées. Elles sont enregistrées avec les autres dépêches. Exceptionnellement lorsque le téléphone ne fonctionne pas, les dépêches de sécurité peuvent être échangées par exprès.

Article 2-15 : Transmission et réception des dépêches de sécurité

Doivent être transmises et reçues par les Chefs de Gare les dépêches de sécurité concernant les opérations suivantes :

Sur les lignes à double-voie :

Les dépêches de cantonnement téléphonique, l'organisation, le fonctionnement et la suppression d'un pilotage, les dépêches concernant l'exploitation en voie unique sans pilotage, l'organisation d'une contre-voie, la protection des travaux de la voie (blocage).

Sur les lignes à voie unique :

- les dépêches de cantonnement téléphonique,
- la commande des trains facultatifs, spéciaux et supplémentaires et l'autorisation de leur mise en marche.
- la circulation des trains à marche indéterminée les trains de service et des draisines
- la protection des travaux de la voie (blocage de voie)
- les suppressions de train
- les changements de garage
- les changements de croisement

Sur toutes les lignes les mesures à prendre par les Chefs de Gare en cas d'incident.

Si exceptionnellement un Chef de Gare ne peut recevoir une de ces dépêches, l'agent qui la reçoit en remet immédiatement copie au Chef de Gare, qui la vise avant de donner les suites qu'elle comporte.

Article 2-16 : Interdiction d'établir la communication directe au moyen du fil omnibus.

Il est formellement interdit aux gares de donner la communication directe au moyen du fil omnibus, sauf ordre spécial du Chef du Mouvement.

PARAGRAPHE 4 – ORDRES A DONNER AUX AGENTS DES TRAINS

Article 2-17 : Bulletins d'ordre ou d'avis

Si le Règlement ne prévoit pas d'imprimé spécial, chaque fois qu'un Chef de Gare remet un ordre écrit au Chef de convoi ou au mécanicien, il fait usage d'un bulletin Mod. 211.

Tout agent d'un train cessant son service avant exécution complète des ordres reçus, doit remettre le ou les bulletins concernés au Chef de la Gare où il quitte le train, lequel remet ces ordres à l'agent qui reprend le train.

CHAPITRE II

NATURE ET COMPOSITION DES TRAINS

Article 2-18 : Classification des trains suivant les modalités de mise en marche

Les trains suivant les modalités de leur mise en marche se divisent en :

1° trains réguliers,

- 2° trains facultatifs,
- 3° trains supplémentaires,
- 4° trains spéciaux,
- 5° trains de travaux (jusqu'à leur parcours de travail ces trains circulent comme des trains spéciaux,
- 6° trains à marche indéterminée.

Le vocabulaire utilisé dans le Règlement Général de Sécurité définit chacune de ces appellations.

Toute circulation de trains spéciaux ou de trains à marche indéterminée ne peut avoir lieu que sur l'autorisation du Chef du Mouvement ou, le cas échéant, de l'agent spécial. Exception est faite dans le cas de secours.

Article 2-19 : Classification des trains suivant le service à assurer

Pour tenir compte du service assuré on classe les trains dans l'une des quatre catégories suivantes :

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

Les trains de voyageurs et les autorails n'assurent que le transport des voyageurs, des bagages, des colis express et du bétail. Les trains de marchandises ne transportent que des marchandises. Les trains mixtes transportent à la fois des voyageurs et des marchandises ; ils sont soumis aux mêmes règles de circulation que les trains de marchandises.

Article 2-20 : Composition des trains.

Le règlement **[S 7 A]** fixe les règles de composition des trains autres que les autorails. Les autorails font l'objet du Règlement **[S 7 B]**.

Article 2-21 : Dispositions particulières pour le transport de certaines marchandises.

Les wagons chargés de rails et 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.

Un Règlement propre aux transports de matières explosives inflammables, dangereuses, venimeuses ou infectes fixe les dispositions particulières à prendre pour leur admission dans les trains.

CHAPITRE III

PROTECTION DES VOIES

PARAGRAPHE 1 – PROTECTION DES MANŒUVRES

DES CIRCULATIONS ET DES OBSTACLES

Article 2-22 : Obligation de protéger les obstacles

Toutes les fois qu'une voie principale n'est pas entièrement libre, elle doit être protégée par un signal fixe ou à main, cette protection doit être assurée dans les deux sens sur les lignes à voie unique. Il en est de même en cas de travaux ou de réparations susceptibles de compromettre la sécurité de la circulation, tout dépôt d'objet qui est à moins de 1,50m du rail le plus proche est considéré comme un obstacle.

La traversée des Passages à Niveau n'entraîne pas l'obligation de protéger les voies. Les Passages à Niveau font l'objet d'une réglementation spéciale, Règlements de la classe [S 9].

Article 2-23 : Régime de la voie

Deux régimes différents suivant qu'il s'agisse d'une ligne équipée de la signalisation mécanique ou d'une ligne équipée de la signalisation lumineuse.

a) Signalisation mécanique (double voie et voie unique)

Les carrés d'entrée et éventuellement de sortie des gares sont normalement fermés, ils ne sont ouverts que pour laisser passer les trains ou les manœuvres. Toutefois sur les sections de ligne à gares temporaires, les carrés de ces gares sont maintenus ouverts pendant la période de suspension de la sécurité.

b) Signalisation lumineuse (double voie)

Les signaux sont normalement ouverts, ils ne sont fermés que pour assurer la protection d'un obstacle, d'un train, d'un mouvement ou d'un appareil de voie.

Article 2-24 : Autorisation préalable du Chef de Gare avant de laisser engager les voies principales - Protection des obstacles

Dans les gares aucune circulation ou aucun stationnement d'engins moteurs ou de véhicules sur les voies principales, aucune manœuvre susceptibles d'engager ces voies par aiguille ou traversé de voie ne doit avoir lieu sans l'autorisation du Chef de Gare ou de l'agent délégué pour commander la manœuvre.

Le Chef de Gare ou l'agent qui donne cette autorisation doit s'assurer au préalable que chacune des voies principales est et demeurera protégée pendant l'exécution du

mouvement par le carré d'entrée, cette protection devant être assurée dans les deux sens sur les lignes à voie unique.

Tout obstacle (train, mouvement, manœuvre, etc...) qui engage une voie principale au-delà du carré d'entrée doit être protégé par des signaux d'arrêt à main placés à 1000m et cela à la diligence du Chef de Gare.

Si l'obstacle qui occupe la voie est un train attendu par la gare et dont la tête est à plus de 100m en amont du carré d'entrée, la protection incombe au Chef de convoi (trains arrêtés en pleine voie).

Article 2-25 : Protection d'un train arrêté dans un Etablissement dépourvu de signaux fixes

Tout train arrêté dans un Etablissement dépourvu de signaux fixes doit être couvert par les soins du Chef d'Etablissement si l'arrêt excède 10minutes, c'est le cas notamment des gares temporaires pendant la période de suspension de la sécurité.

Article 2-26 : Autorisation préalable du Chef de Gare avant d'entreprendre un travail sur les voies.

Aucun travail susceptible d'interrompre ou de gêner la circulation sur les voies principales ou les voies accessoires d'une gare ne peut être entrepris sans l'autorisation écrite du Chef de Gare qui fixe les heures d'exécution des travaux.

Article 2-27 : Dégagement des voies pour assurer la régularité de la circulation

Pour assurer la régularité de la marche des trains le Chef de Gare doit faire dégager les voies principales cinq minutes au moins avant l'heure d'arrivée réglementaire des trains attendus.

En cas de retard annoncé ou d'un train circulant en avance le dégagement de la voie principale doit être assuré dix minutes au moins avant l'heure d'arrivée prévisible du train (en tenant compte du temps qu'il est susceptible de gagner).

Lorsque les obligations précisées aux deux premiers alinéas ne peuvent être observées pour une cause accidentelle, le Chef de Gare fait place deux pétards (un sur chaque rail) au droit du carré d'entrée tout le temps où la voie principale n'est pas dégagée.

Le fait de ne pas placer de pétards engage la responsabilité du Chef de Gare en cas d'accident.

Article 2-28 : Interdiction de manœuvrer dans les Etablissements SSS

Si exceptionnellement une manœuvre doit être effectuée dans une gare SSS les dispositions suivantes doivent être prises :

Le Chef de convoi, après avoir fait couvrir ou avoir couvert le train par des signaux à main (1000 m) des deux côtés, prend la direction de la manœuvre en utilisant le jeu de clés qu'il possède. La manœuvre terminée, il recadenasse les appareils de voie dans la position normale et fait le cas échéant, rappeler par l'avertisseur de la locomotive l'agent parti à la couverture.

Article 2-29 : Nécessité de munir de taquets d'arrêt les voies de service et de garage

Les voies de service et de garage sans courte impasse doivent être munies de taquets d'arrêt disposés de manière à empêcher les véhicules en stationnement d'être entraînés par le vent, leur propre poids sur les voies principales ; ces taquets doivent être cadenassés.

PARAGRAPHE 2 – LIMITATION TEMPORAIRE DE VITESSE

Article 2-30 : Ralentissement à prescrire d'urgence **Mesures à prendre par les agents de la voie**

Lorsque l'état de la voie nécessite le ralentissement d'urgence des circulations, l'agent de la voie intéressé doit prendre immédiatement les mesures suivantes :

1° il protège le point concerné comme un obstacle en présentant le signal d'arrêt appuyé de pétards, et en donnant, sur voie unique, priorité au côté d'où doit venir le premier train attendu. Une fois le train arrêté, il pilote le train qui ne doit pas dépasser la vitesse de 10km/h sur la zone de ralentissement. Pour les trains qui suivent il se contente d'indiquer aux mécaniciens la zone de ralentissement et la vitesse limite à ne pas dépasser.

2° Il avise son Chef de District le plus rapidement possible (par écrit ou par dépêche).

Une fois avisé le chef de district prend sans délai les mesures suivantes :

- a) Il assure que les signaux d'arrêts sont placés à la distance réglementaire,
- b) Il avise les gares encadrantes en leur indiquant les points kilométriques entre lesquels doit être observé le ralentissement et le taux de vitesse limite à appliquer.
- c) Quand il a l'assurance que les gares encadrantes ont reçu son avis il fait placer les signaux de ralentissement (T.I.V. de limitation temporaire de vitesse) prévus par le Règlement **[S 1 A]** et fait enlever les signaux d'arrêt à main.
- d) Il avise par télégramme ses Chefs de Section, de Division et de Département en fournissant tous les renseignements nécessaires pour la préparation de l'avis circulaire ralentissement dont l'établissement est prévu par le Règlement **[S 2 D]**.

Ce télégramme est également adressé en communication aux directeurs des Installations Fixes, de la Production, du Transport et du Matériel Roulant.

Article 2-31 : Ralentissements à prescrire d'urgence **Mesures à prendre par les Chefs de Gare**

Dès qu'ils ont été avisés par le Chef de District, les Chefs de Gare encadrantes :

- arrêtent les circulations devant franchir la section de ralentissement,
- remettent au chef de convoi un avis Mod. 211 ainsi libellé :

Une zone de ralentissement existe entre les points kilométriques.....et.....Ordre de ne pas dépasser sur cette zone la vitesse de km/h.

Les Chefs de Gare appliquent ces mesures tant qu'ils n'ont pas reçu :

- soit l'avis circulaire ralentissement,
- soit un avis du Chef de District indiquant que le ralentissement est levé.

PARAGRAPHE 3 – TRAVAUX

TRANSPORT SUR LORRY

Article 2-32 : Protection des travaux et de la voie

La protection des travaux ou des lorries en pleine voie est assurée par les agents de la voie dans les conditions réglementaires.

Toutefois, si la voie a été préalablement bloquée conformément aux dispositions du Règlement **[S 2 G]** la couverture à distance par signaux à main n'est pas nécessaire.

Lorsqu'il s'agit d'un lorry, et pour lequel le canton n'a pas été bloqué, la couverture est assurée à l'arrière en double voie et à l'arrière et à l'avant en voie unique. Le couvreur à l'arrière doit faire en sorte d'être au moins à la distance réglementaire du lorry, l'agent accompagnant le lorry, ne doit pas dépasser la vitesse de 5 km/h et rester à la distance réglementaire du couvreur à l'avant.

Le lorry doit être dégagé de la voie (1,50m du rail le plus proche) 20 minutes avant l'heure de passage du premier train attendu. Les couvreurs ne doivent cesser de faire le signal d'arrêt que lorsque le chef d'équipe les a prévenus que la voie est devenue libre.

Dans le cas exceptionnel d'utilisation des lorries pendant la nuit ou par temps de brouillard il est fait obligation de bloquer au préalable la voie entre les deux gares encadrantes.

CHAPITRE IV

CIRCULATION DES TRAINS

PARAGRAPHE 1 – HORAIRES

DEPART ET ESPACEMENT DES TRAINS

Article 2-33 : Respect de l'horaire et de la marche

Aucun train suivant une marche prévue ne doit quitter une gare avant l'heure fixée pour son départ.

Les mécaniciens doivent conduire leur train d'une manière régulière en respectant la marche, ils ne doivent pas arriver aux gares plus de trois minutes avant l'heure réglementaire.

Toutefois les dispositions des deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux trains ne transportant pas de voyageurs qui circulent sur les sections de ligne régulées où la circulation en avance peut être autorisés.

Avant de donner le signal de départ à un train le chef de Gare doit s'assurer de la réalisation des conditions suivantes :

1° la voie est libre,

Article 2-34 : Signal de départ donné à un train dans une gare

Aucun train ne doit à partir d'une gare sans en avoir reçu l'ordre du Chef de Gare. Cet ordre est donné au moyen du sifflet de poche dans les conditions prévues par le Règlement [**S 1 A**].

2° le train est régulièrement annoncé ou dans le cas contraire des dispositions Règlementaires ont été prises pour sa circulation,

3° le service des voyageurs et des marchandises est terminé,

4° les agents de train sont à leur poste,

5° le chef de convoi a reçu la feuille de marche et en voie unique les avis de croisement avec les trains facultatifs ou spéciaux que le train doit croiser y sont bien inscrits,

6° le chef de convoi est muni de tous ses agrès,

7° dans les gares de formation, dans les gares où la composition du train a été modifiée, dans les gares d'échange de machines le freinage réglementaire est réalisé,

8° les freins sont desserrés.

Article 2-35 : Départ d'un train arrêté en dehors d'un Etablissement

Lorsqu'un train est arrêté en dehors d'un Etablissement (en pleine voie ou sur un embranchement de pleine voie) le chef de convoi ne fait reprendre la marche que si rien ne s'y oppose par ailleurs.

Article 2-36 : Départ d'un train arrêté en dehors d'un Etablissement SS

Dans les Etablissements **SS** le signal de départ est donné par le chef d'Etablissement, et s'il n'y a pas d'agent sédentaire par le chef de convoi et dans ce cas s'il s'agit d'un train transportant des voyageurs après que le contrôleur ait donné l'assurance que le service voyageur est terminé.

Article 2-37 : Espacement des trains

L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement, il fait l'objet des règlements de la classe [S 5]. Lorsque, exceptionnellement deux trains se trouvent dans le même canton, le deuxième ne doit pas s'approcher à moins de 1000 mètres du premier.

PARAGRAPHE 2 – RECEPTION DES TRAINS

ARRET DES TRAINS

Article 2-38 : Place du Chef de Gare pour la Réception d'un train

Qu'il s'agisse d'un train passant sans arrêt ou d'un train s'arrêtant à la gare le Chef de Gare doit se trouver présent sur le quai pour en assurer la réception et y rester, sauf nécessité, jusqu'au moment où il aperçoit le signal de queue du train.

Il doit notamment porter son attention sur les anomalies qu'il peut constater en vue d'être à même d'appliquer les prescriptions de l'article **2-60**.

Article 2-39 : Arrêt des trains

Les trains ne doivent s'arrêter qu'aux points qu'ils desservent normalement d'après le livret de la marche.

Si exceptionnellement et après accord du Poste de Commandement un train doit s'arrêter à un Etablissement où le Livret de la Marche ne prévoit pas d'arrêt le mécanicien en recevoir l'ordre par bulletin Mod 211 délivré par le Chef de Gare d'arrêt précédente.

Article 2-40 : Point de stationnement des trains

Dans les gares où un train a un arrêt le mécanicien s'arrête de lui-même au point réglementaire de stationnement des trains.

Article 2-41 : Réception sur voie occupée

Si exceptionnellement un chef de gare se trouve dans l'obligation de recevoir un train sur une voie occupée, il doit au préalable arrêter le train (carré d'entrée fermé et appuyé de pétards) puis faire piloter le train.

PARAGRAPHE 3 – OBSERVATIONS DES SIGNAUX

D'ARRET A MAIN PAR LES TRAINS

Article 2-42 : Observation des signaux d'arrêt à main par les trains

Le règlement [S 1 A] prescrit que lorsqu'un mécanicien rencontre un signal d'arrêt à main, même s'il est renversé sur la voie, il doit s'arrêter immédiatement. (Le Règlement assimile en effet un signal renversé sur la voie à un signal en position douteuse).

Dès que le train est arrêté le mécanicien doit se renseigner sur la cause du signal auprès de l'agent qui l'a fait.

Si ce signal est franchissable le mécanicien recueille auprès de l'agent les prescriptions utiles (point en avant duquel il faut s'arrêter, vitesse à ne pas dépasser, etc...).

Dans le cas où le mécanicien ne rencontre aucun agent et s'il n'aperçoit aucun obstacle devant lui il avance en marchant à vue en redoublant d'attention.

Si après avoir ainsi parcouru 1500m il n'aperçoit aucun autre signal ni aucun obstacle, la marche normale est reprise en redoublant d'attention jusqu'à la prochaine gare où il doit obligatoirement s'arrêter pour signaler le fait.

PARAGRAPHE 4 – RETARD DES TRAINS

Article 2-43 : Attachement des retards des trains – Transmission

Les retards des trains sont inscrits non seulement sur la feuille de marche du train mais également sur le registre modèle 207 de la gare. Tout retard égal ou supérieur à 10minutes et par la suite toute modification de 5 minutes et plus doivent être annoncés de poste à poste, dans le sens de la marche du train.

Article 2-44 : Transmission des retards sur les sections régulées.

Sur les sections soumises à l'action d'un poste de régulation la transmission des retards de poste à poste est remplacée par les renseignements que fournit le régulateur aux gares.

CHAPITRE V

SERVICE DES AIGUILLES

Article 2-45 : Attributions des Aiguilleurs - Aiguilles de pleine voie

La surveillance et la manœuvre des aiguilles, des signaux et éventuellement des barrières des passages à niveau sont confiés à des agents qualifiés désignés par les Chefs de Gare ou par le Chef d'Etablissement Matériel Traction ou des Installations fixes.

Ces agents sont dénommés dans le Règlement «Aiguilleurs» quelle que soit, par ailleurs, leur qualité.

En principe, les aiguilleurs dépendent du Chef d'Etablissement où ils exercent leur activité.

Dans certaines petites gares le service des aiguilleurs peut être assuré par le Chef de Gare.

Les aiguilles placées sur voies principales en dehors des gares doivent, si elles ne sont pas gardées par un aiguilleur, être cadénassées et calées dans la position où elles assurent la continuité sur la voie principale. Une consigne locale fixe les conditions de gardiennage de la clé de cadénassage.

Article 2-46 : Position normale des aiguilles

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

Les aiguilles sur voies accessoires doivent être normalement disposées pour assurer la continuité sur ces voies, la consigne locale peut prescrire un itinéraire déterminé sur ces voies, cet itinéraire donne en principe accès à la voie la plus fréquentée.

Sur les lignes à voie unique les aiguilles de dédoublement des gares en dehors des croisements ou des dépassements, sont normalement disposées pour donner accès à la voie directe, s'il s'agit d'une gare à voie directe.

En double-voie les aiguilles des communications (1-2) ou des traversées de voie doivent être normalement disposées pour assurer la continuité de la circulation sur les voies principales.

Article 2-47 : Obligations des aiguilleurs avant d'introduire un mouvement sur une voie

Avant d'introduire un train ou un mouvement sur une voie l'aiguilleur doit au préalable s'assurer :

- 1° que la voie sur laquelle est dirigée le mouvement est libre,
- 2° que l'aiguille colle bien dans la position convenable.

Il est formellement interdit de modifier la position d'une aiguille sur laquelle un mouvement est engagé, quand l'aiguilleur se rend compte de son erreur il doit faire arrêter le convoi, faire dégager par refoulement l'aiguille mal disposée et modifier ensuite la position de l'aiguille.

Article 2-48 : Franchissement des aiguilles

Les aiguilles qui sont prises par la pointe doivent si elles ne sont pas munies de dispositifs d'enclenchements permettant le passage en vitesse, être franchies à la vitesse indiquée au chapitre II du Règlement [S 2 A].

En conséquence, à l'exception des aiguilles franchissables en vitesse, les aiguilleurs doivent faire le signal de ralentissement aux trains qui vont aborder une aiguille par la pointe.

Les aiguilles doivent de ce fait être présents à l'aiguille d'entrée pour recevoir tout train se présentant qu'il ait ou non un arrêt à la gare et abordant l'aiguille par la pointe.

Toutefois dans certains Etablissements, dotés d'un signal imposant le ralentissement, lorsque l'aiguille est cadénassée et calée la présence de l'aiguilleur n'est pas nécessaire.

Article 2-49 : Nettoyage et graissage des aiguilles.

Les aiguilleurs sont chargés du nettoyage et du graissage des aiguilles. A cet effet, ils doivent chaque jour essuyer les faces intérieures des coussinets, des rails et des aiguilles pour les débarrasser du sable ou de la poussière, s'assurer qu'aucun corps étranger ne gêne le libre glissement des aiguilles et leur application contre les rails.

Périodiquement les axes de levier de manœuvre, les coussinets doivent être soigneusement graissés après nettoyage.

Les aiguilleurs doivent s'assurer du bon fonctionnement des aiguilles et contrôler que le triangle de manœuvre ne frotte contre aucune pièce de l'appareil ni du châssis. Ils signalent les anomalies à leur Chef d'Etablissement qui alerte les Installations Fixes.

CHAPITRE VI

DENOMINATION DES VOIES

Article 2-50 : Dénomination des voies.

En double-voie les voies principales sont désignées par les numéros **1** et **2** ; la voie **1** est celle qui est à droite dans le sens de la marche des trains s'éloignant de l'origine de la ligne, elle est empruntée par les trains portant un numéro impair.

En voie unique et dans les gares de type voie directe la voie principale qui a le tracé le plus favorable est appelée «voie principale directe» elle est en principe, en dehors des cas de croisement ou du dépassement, empruntée par les trains des deux sens de la circulation l'autre voie est appelée «voie principale d'évitement».

En double-voie comme en voie unique les voies extérieures aux voies principales sont désignées par des numéros impairs **3, 5, 7**, etc... lorsqu'elles sont à droite des voies principales dans le sens de la marche des trains s'éloignant de l'origine, celles qui sont à gauche des voies principales sont désignées par des numéros pairs **4, 6, 8**, etc...

CHAPITRE VII

ARRETS ACCIDENTELS - INCIDENTS

Article 2-51 : Couvertures d'un train arrêté en pleine voie.

Dès qu'un train s'arrête en pleine voie le mécanicien fait assurer la couverture du train (protection du train) par l'aide mécanicien si le train en comporte un, dans le cas contraire c'est le Chef de Convoi qui assure la couverture.

L'agent chargé de la couverture, se porte au pas de course à l'arrière, porteur d'un signal d'arrêt à main et de pétards, se trouvant prêt à faire le signal d'arrêt appuyé de pétards à tout train pouvant survenir.

Arrivé à 1000 mètres de la queue du train il place deux pétards ou trois (par temps humide) puis il revient immédiatement à son train.

En voie unique la couverture doit également être assurée à l'avant cette opération est effectuée après la couverture à l'arrière et dans les mêmes conditions.

Après le retour à la locomotive de l'agent parti à la couverture le mécanicien examine le moyen de mettre le plus rapidement possible le train en marche.

Sur certaines sections de ligne qui sont indiquées dans les Règlements de la classe [S 5] il n'y a pas lieu de couvrir un train arrêté en pleine voie, seuls sont alors couverts les trains en détresse, les parties de train abandonnées ou les trains déraillés.

Article 2-52 : Rétrogradation d'un train.

A l'exception des trains de travaux sur leur parcours de travail, aucun train ne peut rétrograder vers le point où il est parti.

Si la mesure présente un réel intérêt, le Chef de Convoi peut demander au Chef de Gare en arrière l'autorisation de rétrograder soit par écrit (bulletin Mod 211) ou dépêche inscrite sur bulletin Mod 211.

Le Chef de la Gare en arrière ne donne cette autorisation qu'après avoir pris les mesures propres à retenir ou à arrêter et retenir les trains et s'être assuré qu'aucune circulation n'est engagée entre sa gare et le train arrêté. Il doit se conformer bien entendu aux dispositions contenues dans le Règlement [S 3 A] ou [S 4 A] suivant le cas.

Article 2-53 : Interdiction de pousser une partie de train abandonnée.

Si exceptionnellement un mécanicien rencontre une partie de train abandonnée il lui est formellement interdit de la pousser sauf si lui-même et le chef de convoi reçoivent l'ordre écrit ou la dépêche du chef de la gare en avant leur donnant l'ordre de la pousser jusqu'à sa gare.

Article 2-54 : Fractionnement d'un train.

Si le mécanicien estime qu'il pourra conduire le train par partie à la gare suivante il serre ou fait serrer les freins à vis ou les freins manœuvrables du sol en vue d'immobiliser la rame abandonnée.

Après la protection de la partie du train au moyen de pétards (application du chapitre III du Règlement [S 1 A] le mécanicien conduit la première partie de la gare suivante.

Le chef de cette gare, après garage de cette première partie, expédie la machine vers la deuxième partie en donnant l'ordre au mécanicien d'aller la chercher et de la ramener en gare.

La protection de ce mouvement est assurée par l'interdiction précisée à l'article 2-53.

Article 2-55 : Demande de secours.

Si la machine de secours est nécessaire pour remettre le train en marche le chef de convoi, à la demande du mécanicien s'il n'est pas lui-même mécanicien, adresse une demande de secours.

La demande de secours pourra être faite soit par l'avant, soit par l'arrière, suivant les circulations mais jamais dans les deux directions à la fois.

La demande de secours est inscrite par le Chef de convoi sur le carnet à souches Mod 210, elle est libellée comme suit :

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

Cette demande est transmise à la gare la plus proche soit par fil soit par express ou portée par la machine du train (si elle est en état de la faire) à la première gare en avant.

Lorsque la demande de secours a été demandée par l'avant le chef de convoi ne doit pas se laisser pousser par un train de même sens, ni laisser le train se remettre en marche à moins qu'il ait été autorisé par écrit par le Chef de Gare en avant.

Dans le cas où la demande de secours, demandée à l'arrière, a été portée par la machine du train en détresse à la gare en avant, le chef de cette gare remet au mécanicien et au chef de convoi l'ordre écrit de retourner immédiatement sur le train abandonné pour attendre la machine de secours. Le but de cette mesure est d'autoriser le mécanicien de la machine de secours à pousser le train, car sans la présence de la machine en tête du train, il lui serait formellement interdit en application de l'article 2-53 de pousser des wagons abandonnés.

Article 2-56 : Accusé de réception de la demande de secours par le Chef de Gare.

Quand il est en possession de la demande de secours le Chef de Gare concerné applique les prescriptions réglementaires du Règlement **[S 3 A]** ou Règlement **[S 4 A]** suivant le cas.

De toute façon après avoir lancé la demande de secours le Chef de Gare prévient par dépêche ou par avis écrit tiré du carnet à souches Mod 211 le Chef de Convoi du train en détresse dans les termes suivants :

«Machine (ou machine et wagon) de secours demandé au dépôt de
(par l'avant ou par l'arrière)».

Article 2-57 : Départ de la machine de secours.

Les machines de secours, qui doivent toujours être en état de partir dans les 15 minutes de leur demande, ne partent au secours que sur la demande du Chef de Gare au chef de Dépôt.

Si le Chef de Dépôt n'est pas en mesure de fournir la machine de secours, il en avise le Chef de Gare de sa résidence qui de son côté informe le Chef de Gare qui a lancé la demande de secours.

Ce dernier lance alors la demande de secours dans la direction convenable et prévient le Chef de Convoi du train en détresse par dépêche ou avis écrit, en employant la formule suivante :

«Dépôt de ne peut fournir machine secours, adresse demande de secours à dépôt de».

Article 2-58 : Protection d'un train déraillé.

En cas de déraillement le train doit être protégé par les soins du Chef de Convoi comme un obstacle (des deux côtés en voie unique).

Par ailleurs, en double voie si l'autre voie est obstruée la protection sur cette voie doit être assurée en priorité absolue et avec la plus grande célébrité.

Article 2-59 : Obstruction de voie - Mesures immédiates à prendre par les agents du train

Lorsque la voie est obstruée pour une cause quelconque, après s'être assuré de la couverture (il s'agit de la couverture d'un obstacle) et s'être concerté avec le mécanicien, le Chef de Convoi examine, s'il est possible par les propres moyens du train, d'assurer le passage et fait commencer immédiatement le travail.

Dans la négative le Chef de Convoi avise immédiatement par dépêche ou par avis écrit le Chef de la Gare en avant ou à défaut celui de la gare en arrière en fournissant le plus de renseignements possibles, le Chef de Gare enformé alerte sans délai son collègue de l'autre gare encadrante.

A partir du moment où il a expédié la dépêche ou l'avis écrit le Chef de Convoi ne peut plus remettre le train en marche sans un ordre formel du Chef de la gare en avant.

Article 2-60 : Devoir des agents sédentaires qui constatent qu'un train circule dans des conditions dangereuses.

Tout agent qui constate qu'un train circule dans des conditions dangereuses (déraillement, commencement d'incendie, chargement dangereusement déplacé, etc...) doit tout faire pour arrêter le train ou le faire arrêter.

En double voie s'il constate que la circulation peut être dangereuse pour l'autre voie il doit alerter le plus rapidement possible la gare la plus proche qui prend les dispositions utiles pour retenir ou arrêter et retenir les trains de sens contraire ; de son côté il couvre immédiatement l'obstacle.

Article 2-61 : Devoir des agents d'un train constatant une anomalie sur la voie.

Les agents d'un train (personnel de conduite ou d'accompagnement) qui constatent un obstacle non protégé, une dégradation à la voie ou aux ouvrages d'art qu'ils soient sur la voie où ils circulent ou l'autre voie, doivent arrêter ou faire arrêter le train. Le Chef de Convoi doit faire protéger à distance réglementaire l'obstacle ou la zone dangereuse et alerter la première gare rencontrée.

Les agents d'un train opèrent de la même manière lorsqu'ils constatent un danger à proximité de la voie et susceptible de la menacer (par exemple un incendie de brousse).

Article 2-62 : Devoir des agents d'un train constatant une anomalie dans la tenue du convoi.

Lorsqu'il se produise dans un train en marche un cahot, une vibration, un balancement anormal, l'agent du train qui le constate arrête ou provoque l'arrêt du train le plus rapidement possible.

S'il s'agit d'une imperfection de la voie le Chef de Convoi fait protéger la zone où la voie est mauvaise, puis il fait reprendre la marche et alerte la première gare ainsi que les agents de la voie qu'il a pu rencontrer.

Article 2-63 : Obligation immédiate du mécanicien en cas de rupture d'attelage.

Dès que le mécanicien s'aperçoit de la rupture d'attelage il ne doit pas s'arrêter brusquement mais réduire sa vitesse en prenant soin de ne pas se laisser rattraper par la deuxième partie.

Article 2-64 : Obligations du mécanicien lorsque la deuxième partie est en vue et arrêtée.

La deuxième partie étant en vue et arrêtée, le mécanicien revient en arrière lentement et avec précaution.

Il essaye de reconstituer l'attelage, s'il réussit à la faire il remorque le train avec prudence jusqu'à la première gare en avant. S'il n'est pas possible de reconstituer l'attelage, après avoir serré les freins à main (frein à vis et freins manœuvrables au sol) de la deuxième partie du train et après la couverture de la partie abandonnée, le mécanicien conduit la première partie du train à la première gare en avant et avise le Chef de Gare de ce qu'il n'a pas été possible de reconstituer l'attelage. Le Chef de la Gare en avant prend à partir de ce moment là les dispositions pour faire pousser la deuxième partie du train. A cet effet, il observe les prescriptions suivantes :

- 1° il interdit au mécanicien d'aller chercher la deuxième partie,
- 2° il s'entend avec le Chef de la Gare en amont pour faire pousser le train en lui donnant l'assurance qu'il retient la machine du train coupé

Le Chef de Gare en amont remet au mécanicien et au chef de Convoi du train pousseur l'ordre écrit libellé comme suit :

« Ordre de pousser la deuxième partie du train n°....., arrêté au PK....., le Chef de Gare (en aval) s'est engagé à retenir à sa gare la machine du train occupé.

Article 2-65 : Obligation du mécanicien et du Chef de Gare lorsque la deuxième partie n'est plus en vue.

Si le mécanicien s'aperçoit tardivement de la rupture d'attelage, alors que la deuxième partie du train n'est plus en vue, il doit continuer sa marche à la vitesse normale jusqu'à la première gare rencontrée où il s'arrête pour aviser le Chef de Gare. Ce dernier après avoir

garé la première partie donne l'ordre écrit au mécanicien d'aller chercher la partie du train abandonnée. La protection de ce mouvement est assurée par l'interdiction précisée à l'article **2-53**.

Toutefois, s'il y a avantage à le faire, le Chef de Gare peut retenir la machine et faire pousser la partie abandonnée par un train arrivant par l'arrière. Dans ce cas il opère comme indiqué aux **1°** et **2°** de l'article précédant en précisant sur l'ordre écrit remis aux agents du train pousseur que la partie du train abandonnée n'est pas couverte.

Article 2-66 : Mesure à prendre en cas de dérive

Des consignes locales fixent pour les gares qui peuvent être intéressées les dispositions à prendre pour éviter les dérives, pour essayer de les arrêter ou en limiter les effets.

Du fait de la diversité des cas qui peuvent se présenter il ne peut être arrêté de directives générales et une grande part d'initiative est laissée au Chef de Gare.

Suivant le profil de la ligne les consignes peuvent notamment prévoir lorsqu'il se produit une dérive, que les gares suivantes soient également à alerter.

Lorsqu'un train de voyageurs, vers lequel se dirige la dérive, a été arrêté les agents du train doivent être prévenus dès l'arrêt afin de pouvoir descendre éventuellement les voyageurs s'il y a danger de collision.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 B]

SERVICE DES TRAINS

PERSONNEL D'ACCOMPAGNEMENT

(Sécurité)

REGLEMENT [S 2 B]

S O M M A I R E

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 B-01 :	Equipement des trains en personnel d'accompagnement (Sécurité)
Article 2 B-02 :	Place du Chef de Convoi
Article 2 B-03 :	Autorité des Chefs de Convoi
Article 2 B-04 :	Connaissance des Chefs de Convoi
Article 2 B-05 :	Agrès des Chefs de Convoi

CHAPITRE II

NATURE ET COMPOSITION DES TRAINS

Article 2 B-06 :	Attributions particulières des Chefs de Convoi
Article 2 B-07 :	Obligations des Chefs de Convoi avant le départ
Article 2 B-08 :	Subordination des Chefs de Convoi aux Chefs de Gare
Article 2 B-09 :	Devoir des Chefs de Convoi pendant les arrêts
Article 2 B-10 :	Surveillance du train pendant la marche
Article 2 B-11 :	Mesures à prendre pour provoquer l'arrêt du convoi en cours de route
Article 2 B-12 :	Surveillance de la marche du train
Article 2 B-13 :	Présence reconnue d'un train arrêté dans une gare
Article 2 B-14 :	Wagons à différer en raison de l'état de la locomotive
Article 2 B-15 :	Attente de l'agent parti à la couverture
Article 2 B-16 :	Mesure à prendre en cas de détresse ou de déraillement
Article 2 B-17 :	Train circulant machine en queue
Article 2 B-18 :	Compte rendu à établir en cas d'incident
Article 2 B-19 :	Tenue des écritures des trains

Extrait d'articles de divers règlements concernant les Chefs de Convoi

Annexe I au Règlement **[S 2 B]** – Ecritures des trains

REGLEMENT [S 2 B]

SERVICE DES TRAINS

PERSONNEL D'ACCOMPAGNEMENT (Sécurité)

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 B-01 : Equipement des trains en personnel d'accompagnement sécurité

Les trains de toutes catégories sont obligatoirement accompagnés par un Chef de Convoi. Pour certains trains les fonctions de chef de Convoi sont assurées par le mécanicien.

Pour les trains de travaux et pour les trains de desserte d'embranchement de pleine voie dans le canton de desserte, l'agent qui assure les fonctions de Chef de Convoi prend le titre de « Chef de Transport ».

Article 2 B-02 : Place du Chef de Convoi

Le Chef de Convoi prend place sur la machine sauf lorsqu'il s'agit d'un autorail ou d'un train de voyageurs où il prend place soit dans le fourgon de tête soit dans la rame voyageurs.

Article 2 B-03 : Autorité des Chefs de Convoi

Les Chefs de Convoi ont autorité sur l'ensemble du personnel du train en matière de sécurité.

Article 2 B-04 : Connaissance des Chefs de Convoi

Les Chefs de Convoi doivent connaître les règlements suivants : Règlement S.O, Règlements de la classe S 1, Règlement S 2 A, (chapitres II, III, IV, VII), Règlement S 2 B, Règlement S 2 C, Règlement S 2 D, Règlement S 2 E, Règlement S 2 F, Règlement S 2 I, Règlement S 2 J, Règlement S 3 A, (chapitres III, IV, V), Règlement S 4 A (chapitres III et IV), Règlement S 7 A, Règlement S 7 B, Règlement S 8 A ainsi que l'extrait des articles des divers règlements annexés au présent règlement.

Article 2 B-05 : Agrès des Chefs de Convoi

Les Chefs de Convoi en service sont munis des agrès suivants :

- 1° un drapeau rouge,
- 2° un drapeau jaune,
- 3° une lanterne à verre blanc, rouge et jaune,

- 4° une boîte de six pétards,
- 5° les documents de la marche des trains sur la section considérée,
- 6° un exemplaire des règlements de sécurité repris à l'article 2 B-04,
- 7° une montre bien réglée dans leur département,
- 8° un poste téléphonique portatif,
- 9° les carnets d'ordre Mod 209, 210 et 211.

Les agrès ci-dessus (à l'exception de la montre et des documents horaires, des carnets d'ordre) ainsi qu'une plaque de queue de secours sont placés dans un coffre fermé à clé, aménagé sur les locomotives.

Par ailleurs, la DPT fournit individuellement aux Chefs de Convoi une plaque de queue, les documents horaires, les règlements de sécurité et les carnets d'ordre.

CHAPITRE II

ATTRIBUTIONS SPECIALES

Article 2 B-06 : Attributions particulières des Chefs de Convoi

Les attributions des Chefs de Convoi portent particulièrement sur les parties suivantes du service :

- la sécurité et la surveillance des trains,
- les mesures de sécurité à prendre en cas d'arrêt du train en pleine voie
- les mesures à prendre en cas d'accident,
- la surveillance des modifications à apporter par les gares à la composition du train conformément aux bulletins de prise de route.

Article 2 B-07 : Obligations des Chefs de Convoi avant le départ

Avant le départ les Chefs de Convoi doivent effectuer la reconnaissance du train à cet effet ils doivent s'assurer que les véhicules sont en bon état, que les attelages sont bien constitués que les portes des wagons sont bien verrouillées ; examiner avec soin les wagons de marchandises, faire consolider leur chargement, si besoin est, même les faire différer si ces chargements compromettent la sécurité.

Article 2 B-08 : Subordination des Chefs de Convoi aux Chefs de Gare

Dans les gares les Chefs de Convoi sont placés sous les ordres immédiats des chefs de Gare. Pendant le stationnement de leur train, il leur est interdit de s'absenter sauf si leur roulement prévoit une coupure.

Article 2 B-09 : Devoir des Chefs de Convoi pendant les arrêts

Lors des arrêts dans les gares intermédiaires, les Chefs de Convoi doivent veiller sur leur train et notamment la tenue des chargements et ne pas hésiter à faire différer les wagons dont le rétablissement du chargement prendrait trop de temps.

Leur attention doit porter particulièrement sur les wagons contenant des marchandises susceptibles de prendre feu.

Article 2 B-10 : Surveillance du train pendant la marche

Pendant la marche la surveillance du Chef de Convoi doit porter fréquemment sur le train, les signaux et la voie.

Le Chef de Convoi doit exercer une surveillance sur son train et veiller particulièrement sur l'état des chargements des véhicules.

Il doit s'assurer à chaque démarrage et fréquemment en cours de trajet que le train n'est pas coupé.

Article 2 B-11 : Mesures à prendre pour provoquer l'arrêt du convoi en cours de route

Si exceptionnellement le Chef de Convoi ne se trouve pas sur la machine et s'il s'aperçoit d'un fait rendant nécessaire l'arrêt du train il procède ainsi :

- s'il dispose d'un robinet d'urgence, il ouvre ce robinet,
- s'il dispose d'un frein à main, il serre ce frein.

Dans tous les cas il agite à l'extérieur un drapeau rouge ou un feu rouge tourné vers l'avant de manière à être vu par les agents de conduite. Tout agent d'accompagnement qui s'aperçoit d'un fait rendant l'arrêt du train nécessaire opère comme indiqué ci-dessus.

Article 2 B-12 : Surveillance de la marche du train

Les Chefs de Convoi doivent suivre attentivement la marche du train en consultant fréquemment le Livret de la Marche et se préoccuper de la situation de ce train par rapport aux autres de même sens contraire (en voie unique seulement), en s'assurant que les croisements sont biens visés sur les feuilles de marche ou reporté.

Article 2 B-13 : Présence reconnue d'un train arrêté dans une gare

Lorsqu'un train s'arrête dans une gare le Chef de Convoi doit avant toute chose s'assurer que la présence du train a été reconnue. En l'absence des agents de la gare il doit lui-même pourvoir aux signaux nécessaires pour assurer la sécurité du train.

Article 2 B-14 : Wagons à différer en raison de l'état de la locomotive

Lorsque des wagons sont à différer en raison de l'état de la locomotive le chef de gare n'a pas à s'y opposer mais le choix des wagons lui incombe.

La feuille de marche et le bulletin de traction sont annotés en conséquence par le Chef de Convoi avec le motif qui a entraîné la réduction de tonnage.

Article 2 B-15 : Attente de l'agent parti à la couverture

Avant de reprendre sa marche le mécanicien attend le retour de l'agent parti à la couverture.

Article 2 B-16 : Mesure à prendre en cas de détresse ou de déraillement

En cas de détresse ou de déraillement, les opérations de sécurité échoient au Chef de Convoi, étant entendu que la direction des opérations de remise sur rail incombent toujours au mécanicien.

Article 2 B-17 : Train circulant machine en queue

Quand exceptionnellement un train circule machine en queue un agent doit se tenir sur le wagon de tête, observer attentivement la voie et faire les signaux nécessaires au mécanicien.

Article 2 B-18 : Compte rendu à établir en cas d'incident

Tout incident (détresse, déraillement, rupture d'attelage, collision, accident de personne, etc...) doit faire l'objet d'un compte rendu établi par le Chef de Convoi.

Article 2 B-19 : Tenue des écritures des trains

Les Chefs de Convoi sont chargés de la tenue des écritures des trains dans les conditions fixées à l'annexe I du présent règlement.

ANNEXE I AU REGLEMENT [S 2 B]

ECRITURES DES TRAINS

S O M M A I R E

CHAPITRE I

GENERALITES

- Article 01 :** Enumération des écritures des trains
- Article 02 :** Soins à apporter dans l'établissement des écritures

CHAPITRE II

DISPOSITIONS SPECIALES AUX AGENTS

DES GARES ET DE DEPOTS

- Article 03 :** Feuille de marche Mod 203
- Article 04 :** Feuille de mouvement du matériel
- Article 05 :** Bordereau des véhicules
- Article 06 :** Bulletin de traction
- Article 07 :** Prescriptions spéciales à certains engins

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPECIALES AUX CHEFS DE CONVOI

ET CHEFS DE TRAIN

- Article 08 :** Reconnaissance du train
- Article 09 :** Vérification des écritures avant le départ
- Article 10 :** Tenue et contrôle de la feuille de marche en cours de route
- Article 11 :** Contrôle des autres écritures des trains
- Article 12 :** Tenue du bulletin de traction
- Article 13 :** Remise des écritures des trains
- Article 14 :** Faits divers à signaler par le Chef de Train
- Article 15 :** Réception des écritures des trains aux gares terminus et envoi à la Division du Mouvement.

ECRITURES DES TRAINS

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 01 : Énumération des écritures des trains

Tout train donne lieu à l'établissement des pièces suivantes :

- 1° Feuille de marche Mod 203,
- 2° Feuille de mouvement de matériel (sauf pour les autorails),
- 3° Bordereaux de véhicule Mod 245 (sauf pour les draisines),
- 4° Bulletin de traction Mod 228 pour chaque parcours de machine
Ou d'équipe de conduite (sauf pour les draisines)

Par ailleurs, pour les trains de marchandises ou mixtes est joint à ces pièces un bulletin de prise de route, indiquant les wagons à laisser ou à prendre dans les gares intermédiaires.

La feuille de mouvement de matériel, le bordereau de véhicules, le bulletin de prise de route sont imprimés sur une feuille unique (Modèle 245).

Article 02 : Soins à apporter dans l'établissement des écritures

Les écritures doivent être établies avec le plus grand soin sans aucune omission et très lisiblement, (certains d'entre elles devant être traitées en informatique).

Les Chefs de Gare et les chefs de Convoi sont responsables chacun de l'exécution de ces prescriptions.

Si les chefs de Convoi constatent des erreurs ou des omissions, ils doivent les faire rectifier par les Chefs de Gare s'ils en ont le temps ou les rectifier eux-mêmes dans la colonne «Observations» sans jamais surcharger les renseignements inscrits par les gares.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS SPECIALES AUX AGENTS

DES GARES ET DES DEPOTS

Article 03 : Feuille de marche Mod 203

La feuille de marche est établie par la gare de formation du train pour la totalité du parcours. Elle comporte au recto le journal de la marche du train, au verso le rapport du Chef de Convoi et les visas des Chefs de Gare de départ et d'arrivée.

Le Chef de Gare qui établit la feuille de marche remplit les diverses rubriques de l'en-tête, il porte comme date la date de départ du train de sa gare (date officielle du train). Il remplit

les colonnes concernant l'horaire du train (pour les trains franchissant une gare sans arrêt l'heure de passage est portée dans la colonne concernant le départ).

En regard des gares de croisement, il porte le numéro des trains de toute nature que le train doit croiser (que ces trains aient lieu ou non). Les numéros ou les symboles des trains croiseurs sont ceux prévus au Livret de Marche ou aux OM de mise en marche des trains spéciaux. Les numéros des trains croiseurs réguliers ou régulièrement annoncés sont soulignés au crayon rouge.

Dans une gare où il y a croisement effectif le Chef de Gare porte en regard du nom de sa gare le numéro du train croiseur et dans la colonne suivante il porte à mention « effectué » appuyée de sa signature. Si le train croiseur n'a pas lieu il porte dans cette même colonne la mention « n'a pas lieu » appuyée de sa signature.

En cas de report de croisement, le Chef de Gare porte la mention « croisement reporté à » et inscrit en regard de la gare suivante dans la colonne convenable le numéro du train croiseur souligné en rouge.

x
x x

Lorsqu'un train croiser ou être dépassé dans une gare par un train spécial prévu par OM le Chef de Gare qui établit la feuille de marche porte en tête de ce document la mention « doit croiser à ou doit s'arrêter à Pour croiser le train spécial prévu par OM n° » ou « doit se garer à pour se garer et laisser passer train spécial prévu par OM n° ». Cette mention est soulignée au crayon rouge. Par ailleurs le chef de Gare qui établit la feuille de marche mentionne en regard de la gare concernée l'identité du train spécial croiseur soulignée au crayon rouge ou du train spécial qui dépasse encadrée de noir.

Par surcroît de précaution la dernière gare où le train a un arrêt normal remet un bulletin Mod 211 pour rappeler au personnel du train le croisement avec le train spécial ou le dépassement par le train spécial.

Le Chef de la Gare terminus de tout train doit émarger la feuille de marche au verso.

Article 04 : Feuille de mouvement du matériel

Le Chef de la Gare de départ après avoir complété l'en-tête renseigne en regard de sa gare les colonnes : nombre de wagons au départ, le poids global des tares, le poids global des chargements, le poids brut global, le poids freiné nécessaire, le poids freiné réalisé.

Dans les gares où la composition du train est modifiée les Chefs de Gare indiquent les mentions effectuées : wagons laissés, wagons pris, wagons restants, les tonnages nets ou bruts résultant et les modifications concernant le freinage.

Article 05 : Bordereau de véhicule

Les bordereaux de véhicules sont établis par la gare de formation et par les gares de passage qui remettent les véhicules à un train.

Un train peut donc de ce fait être accompagné de plusieurs bordereaux de véhicules.

Les bordereaux de véhicules représentant la composition in extenso d'un train ils comportent les renseignements suivants : les numéros de wagons, leur tonnage respectif (net et brut), leur poids freiné, les gares expéditrices et destinataires de chacun d'eux, la nature du chargement, les gares où ils sont pris, les gares où ils sont laissés.

Les renseignements nécessaires à l'établissement de la feuille du mouvement du matériel sont déterminés à partir des bordereaux des véhicules.

Ce sont également les bordereaux des véhicules qui sont exploités pour établir les diverses statistiques concernant les parcours des wagons et des chargements.

Article 06 : Bulletin de traction

Les bulletins de traction sont préparés par les Chefs de Dépôts ou de réserves Mouvement pour les trains assurés par des mécaniciens de leurs Etablissements, ils portent le n° et la date du train, le parcours, le n° de l'engin moteur, le nom du mécanicien.

Ce bulletin est remis par le mécanicien au Chef de Gare où il prend son service ce dernier le complète en ce qui concerne la composition du train.

Le Chef de Gare après essais de frein porte au verso la mention « frein en bon état sur véhicule tonnes freinées » appuyée de sa signature.

Le bulletin de traction est ensuite remis au Chef de Convoi.

En cas de double traction un bulletin est établi pour chaque mécanicien.

Article 07 : Prescriptions spéciales à certains engins

Les machines HLP circulent avec seulement une feuille de marche et un bulletin de traction, remis tous deux au mécanicien, il en est de même des machines de secours.

Les autorails reçoivent une feuille de marche, un bulletin de traction et un bordereau des véhicules s'il y a des remorques.

Les draisines avec ou sans remorque ne reçoivent qu'une feuille de marche.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS SPECIALES AUX CHEFS DE CONVOI

Article 08 : Reconnaissance du train

Lorsqu'il est en possession des écritures, le Chef de Convoi doit au moyen des bordereaux des véhicules et des feuilles de chargement effectuer la reconnaissance de son train, pointer les wagons, vérifier les plombs, les étiquettes et l'exactitude des renseignements portés sur les bordereaux de véhicules, enregistrer les feuilles de chargement à remettre contre émargement aux gares intéressées.

Article 09 : Vérification des écritures avant le départ

Le Chef de Convoi doit s'assurer que la feuille de marche est correctement établie et notamment que les croisements (trains réguliers, facultatifs, spéciaux prévus par OM) sont bien portés.

Il doit également s'assurer que la feuille de mouvement du matériel ainsi que le bulletin de traction ne comporte pas d'erreur ni d'omission.

Il doit signaler au chef de Gare les anomalies relevées et opérer comme il est indiqué à l'article 2.

Article 10 : Tenue et contrôle de la feuille de marche en cours de route

Le Chef de Convoi est chargé de porter sur la feuille de marche en regard des heures théoriques les retards à l'arrivée et au départ ou au passage dans les gares suivant les indications de sa montre. Le Chef de Convoi règle sa montre sur l'horloge régulatrice de la gare de départ et en cas de divergence entre l'heure de sa montre et la régulatrice d'une gare du parcours, il le signale dans la colonne observations.

Le Chef de Convoi en se conformant aux rubriques portées sur la feuille de marche porte dans la colonne convenable le temps perdu ou le temps gagné, les motifs de retards sont indiqués sommairement mais en termes clairs et précis dans la dernière colonne.

Les causes des retards pris dans les gares sont indiquées par les Chefs de Gare aux Chefs de Convoi. Pour les retards pris en pleine voie les Chefs Convoi doivent notamment préciser les points entre lesquels se sont produits, et ils renseignent verbalement les Chefs de Gare au passage.

Le Chef de Convoi doit par ailleurs s'assurer que dans les gares de passage les Chefs de Gare ont bien visé les croisements effectifs ou porté le report de croisement ou indiqué la mention «n'a pas lieu».

Article 11 : Contrôle des autres écritures des trains

Dans les gares où la composition du train a été modifiée le Chef de Convoi doit s'assurer que les indications utiles ont été portées sur la feuille de mouvement du matériel et sur le

bulletin de traction et que les chefs de gare ont bien pointé sur les bordereaux de véhicules les wagons différés et renseigné la colonne « wagons laissés à ».

Article 12 : Tenue du bulletin de traction

Le Chef de Convoi doit établir le bulletin de traction avec le plus grand soin et mentionner les temps perdus ou gagnés par la traction d'une part et par la DTRP et la DIF d'autre part. Dans le cartouche « Observations » il doit porter sommairement mais en termes clairs et précis les causes des retards.

Le Chef de Convoi doit signer le bulletin de traction et le remet en fin de parcours ou d'étape au mécanicien cessant son service s'il n'est pas lui-même mécanicien, s'il est également mécanicien il l'emporte avec lui, dans les deux cas le mécanicien le remet ensuite au dépôt.

Article 13 : Remise des écritures des trains

Au point terminus de son trajet le Chef de Convoi arrête la feuille de marche du train et le remet au Chef de Gare accompagnée :

- Des ordres, avis et bulletins qu'il a reçu,
- Des bordereaux de véhicules,
- Des feuilles de chargement des wagons du train.

Article 14 : Faits divers à signaler par le Chef de Train

Le chef de convoi doit signaler dans le cartouche « Rapport du chef de convoi » tous les faits intéressant le service et qui se sont produits en cours de trajet tels par exemple que les avaries survenues au matériel, les ralentissements et les arrêts imprévus, les accidents survenus à des voyageurs ou au personnel de TRANSRAIL SA, les mesures prises en cas de détresse ou d'accident, etc...

Article 15 : Réception des écritures des trains aux gares terminus et envoi à la Division du Mouvement

A la gare terminus le Chef de Convoi remet au Chef de Gare les écritures dont le détail est donné à l'article 13.

Le Chef de Gare épingle ensemble les écritures concernant un train et les envoie au Chef de la Division du Mouvement.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 C]

SERVICE DES TRAINS

PERSONNEL DE CONDUITE

REGLEMENT [S 2 C]

SERVICE DES TRAINS

S O M M A I R E

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 C-01 :	Equipement des trains en personnel de conduite
Article 2 C-02 :	Subordination des mécaniciens et des aide-mécaniciens
Article 2 C-03 :	Connaissance des mécaniciens et des aide-mécaniciens
Article 2 C-04 :	Attributions générales des mécaniciens et des aide-mécaniciens
Article 2 C-05 :	Agrès des mécaniciens

CHAPITRE II

NATURE ET COMPOSITION DES TRAINS

Article 2 C-06 :	Obligations des mécaniciens avant le départ des dépôts
Article 2 C-07 :	Mesures à prendre en stationnement
Article 2 C-08 :	Précautions à prendre par le mécanicien avant de se mettre en marche - Manœuvres
Article 2 C-09 :	Conduite des trains remorqués par deux machines ou plus
Article 2 C-10 :	Usage de l'avertisseur
Article 2 C-11 :	Connaissance de la ligne par les mécaniciens
Article 2 C-12 :	Attention à porter à la surveillance de la queue du train
Article 2 C-13 :	précautions à prendre après freinage
Article 2 C-14 :	Place respective du mécanicien et de l'aide-mécanicien sur la machine.
Article 2 C-15 :	Admission de personnes autorisées dans la cabine de conduite
Article 2 C-16 :	Observations des signaux en général

Article 2 C-17 :	Observation particulière des signaux par l'aide-mécanicien dans certaines circonstances
Article 2 C-18 :	Surveillance en route des appareils de contrôle
Article 2 C-19 :	Marche du train – Obligation du mécanicien
Article 2 C-20 :	Point de stationnement dans les gares
Article 2 C-21 :	Obligations des mécaniciens conduisant des Trains spéciaux non régulièrement annoncés
Article 2 C-22 :	Wagons à différer à la demande du mécanicien
Article 2 C-23 :	Distance à maintenir avec un train de même sens Circulant dans le même canton
Article 2 C-24 :	Mesures à prendre par l'aide-mécanicien En cas de défaillance du mécanicien

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 C]

SERVICE DES TRAINS

PERSONNEL DE CONDUITE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 C-01 : Equipement des trains en personnel de conduite

Sur les machines et les autorails il y a nécessairement deux agents chargés de la conduite. Ces agents peuvent appartenir soit tous deux à la DMR (mécanicien et aide-mécanicien) soit l'un à la DMR (le mécanicien) et l'aide à la DTRP (le Chef de Convoi) lequel assure alors certaines attributions de sécurité de l'aide-mécanicien en matière de conduite.

Lorsque le train est remorqué par plusieurs engins jumelés, les engins autres que celui de tête peuvent ne comporter qu'un seul agent.

Lorsque plusieurs engins sont couplés l'ensemble est considéré comme ne constituant qu'un seul engin du point de vue sécurité et notamment en ce qui concerne la conduite.

Article 2 C-02 : Subordination des mécaniciens et des aide-mécaniciens

Les mécaniciens et les aide-mécaniciens sont sous les ordres directs des Chefs de Dépôts et des Chefs de Réserve Mouvement. Les agents dirigeants de la Division Traction ont autorité sur eux dans les dépôts et sur la ligne.

Dans les gares ils sont sous l'autorité des Chefs de Gare pour tous les mouvements et les manœuvres, ils doivent par ailleurs se conformer strictement aux ordres ou avis qui leur sont donnés par les Chefs de Gare.

En route les mécaniciens sont, s'ils ne sont pas eux-mêmes Chefs de Convoi, sous les ordres des Chefs de Convoi pour les mouvements à exécuter en dehors des gares et les mesures de sécurité réglementaires à prendre en cas d'incident. Dans les déraillements la direction des opérations de relevage appartient de droit au mécanicien.

Article 2 C-03 : Connaissance des mécaniciens et des aide-mécaniciens

Les mécaniciens et les aide-mécaniciens doivent connaître le règlement S O, les règlements de la classe S 1, les chapitres **IV** et **VII** du règlement S 2 A, le règlement S 2 B, le présent règlement, les règlements S 2 D et S 2 F, S 2 I, S 2 J, S 4 A (chapitre **III** et **IV**), les règlements S 7 A et S 7 B ainsi que l'extrait d'articles de divers règlements annexé au présent règlement.

Article 2 C-04 : Attributions générales des mécaniciens et des aide-mécaniciens

Les mécaniciens et les aide-mécaniciens sont chargés de la conduite et de l'entretien des machines.

Les aide-mécaniciens sont placés sous les ordres des mécaniciens et les secondent dans leurs travaux, ils sont spécialement chargés de l'entretien général des moteurs et services et participent à la surveillance du convoi. Les aide-mécaniciens doivent être à même d'arrêter les machines en cas de besoin.

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.

Article 2 C-05 : Agrès des mécaniciens

Les mécaniciens en service doivent être munis :

- 1° de 2 drapeaux rouges et 2 drapeaux jaunes,
- 2° d'une lampe électrique à verre blanc et rouges munie d'une ampoule de rechange,
- 3° d'une boîte renfermant 6 pétards,
- 4° du Livret de la Marche des trains ou d'un extrait de ce livret concernant la section où circulent leurs trains,
- 5° d'un exemplaire des règlements prévus à l'article 2 C-03,
- 6° d'une montre bien réglée leur appartenant,
- 7° d'un carnet Mod 210 et d'un carnet Mod 211 pour les machines circulant isolément.

Les agrès à l'exception de la montre, des documents horaires et des carnets d'ordre ainsi qu'une plaque de queue de secours sont placés dans un coffre fermé à clé, aménagé sur les locomotives.

Par ailleurs la DMR fournit individuellement aux mécaniciens les documents horaires, les règlements de sécurité et les carnets d'ordre.

CHAPITRE II

MESURES A PRENDRE AVANT LE DEPART DU DEPOT EN STATIONNEMENT ET EN ROUTE

Article 2 C-06 : Obligations des mécaniciens avant le départ des dépôts

Avant le départ du dépôt le mécanicien doit faire avec le plus grand soin l'inspection de la machine afin de s'assurer que tout est en bon état, il est tenu de visiter notamment tous les organes mécaniques et électriques et les servitudes.

Il doit vérifier que les approvisionnements de carburant, de lubrifiants, d'eau et de sable sont complets et s'assurer que les divers feux de la machine fonctionnent normalement et que son appareil enregistreur est muni d'une bande et est plombé.

Article 2 C-07 : Mesures à prendre en stationnement

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

Si le stationnement prévu est supérieur à 15 minutes le moteur thermique doit en principe être arrêté et dans ce cas seulement le mécanicien et son aide peuvent s'absenter simultanément, sauf objection du chef de Gare, en emportant la manette de changement de marche et en fermant portes et fenêtres.

Article 2 C-08 : Précautions à prendre par le mécanicien avant de se mettre en marche - Manœuvres

Aucun mouvement de machine ne doit avoir lieu dans une gare sans l'ordre du Chef de Gare.

Chaque mouvement de machine doit au préalable être annoncé par un coup d'avertisseur. Toutefois dans certaines agglomérations des dérogations à cette clause peuvent être prévues dans les consignes locales.

Avant de mettre en marche sa machine le mécanicien doit s'assurer que personne n'est exposé à être atteint par son département.

Les manœuvres et les mouvements dans les gares et les dépôts doivent d'exécuter en observant « la marche en manœuvre », telle que définie à l'annexe I au règlement S.O. Cette marche en manœuvre doit également être observée par les trains circulant sur les voies de service.

Le mécanicien doit s'approcher avec précaution des trains ou parties de train qu'il doit remorquer ou manœuvrer. Il doit démarrer sans secousse et éviter autant que possible les arrêts trop brusques.

Les machines sont attelées ou dételées en gare par les agents des gares, en pleine voie par l'aide-mécanicien.

Article 2 C-09 : Conduite des trains remorqués en unités multiples

Quand un train est conduit par plusieurs machines (les sections de ligne où certains trains peuvent être conduits par plus de deux machines sont désignées dans les documents annexés au Livret de Marche) c'est le mécanicien de tête qui règle la marche. Il déplace son manipulateur de 0 le dernier et le ramène à 0 le premier.

Article 2 C-10 : Usage de l'avertisseur

En route le mécanicien doit faire usage de leurs avertisseurs pour commander l'attention dans les cas suivant :

- 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° au droit d'une pancarte **[S]** Sifflez,
- 5° toutes les fois que la voie ne leur apparaît pas libre et notamment s'ils s'aperçoivent à proximité une ou plusieurs personnes,
- 6° à la rencontre des signaux de chantier de pleine voie.

Article 2 C-11 : Connaissance de la ligne par les mécaniciens

Les mécaniciens et aide-mécaniciens doivent bien connaître les particularités de la ligne, les dispositions des gares et l'implantation des signaux fixes. Si le mécanicien et l'aide-mécanicien n'ont pas une connaissance suffisante de la section à parcourir le Chef de Dépôt doit désigner un agent pour les accompagner.

Article 2 C-12 : Attention à porter à la surveillance de la queue du train

Le mécanicien et l'aide-mécanicien doivent, au moment du démarrage et fréquemment en route, porter leur regard en arrière pour constater que tout le train suit et qu'il ne leur est pas fait de signal d'arrêt.

Article 2 C-13 : Précautions à prendre après freinage

Lorsqu'il a dû ralentir le mécanicien doit attendre que les freins soient desserrés pour reprendre la traction du train.

Article 2 C-14 : Place respective du mécanicien et de l'aide-mécanicien sur la machine.

Pendant la marche le mécanicien et son aide doivent se tenir dans la cabine de conduite le premier à proximité du manipulateur et du robinet du frein contenu, le second du côté

opposé à celui où se tient le mécanicien toutes les fois que sa présence n'est pas nécessaire à un autre endroit de la machine.

Lorsque le mécanicien est obligé en route de quitter son poste, l'aide doit toujours le remplacer au manipulateur.

Article 2 C-15 : Admission de personnes autorisées dans la cabine de conduite

En cas d'admission de personnes autorisées dans la cabine de conduite, le mécanicien et son aide ne doivent en aucun cas se laisser distraire par leur présence. Il est précisé qu'en dehors du mécanicien et de son aide, toute autre personne ne peut monter sur la machine que si elle est munie d'une autorisation spéciale délivrée par le Directeur.

Par ailleurs le nombre de personnes qui peuvent être admises ne doit pas dépasser 5 personnes, mécanicien et aide-mécaniciens compris.

Article 2 C-16 : Observations des signaux en général

Pendant la marche le mécanicien doit veiller attentivement aux signaux, à l'état de la voie de la voie et se tenir toujours prêt à ralentir ou à s'arrêter suivant les circonstances. Il doit s'efforcer de reconnaître du plus loin possible les indications données par les signaux et ne pas se désintéresser de leurs indications tant qu'il ne les a pas franchis.

L'aide mécanicien, solidairement responsable avec le mécanicien de l'observation de signaux, doit participer à cette observation toutes les fois que ses obligations ne l'empêchent pas absolument.

Pendant les intervalles où le mécanicien ne peut porter toute son attention sur la voie, il doit se faire suppléer par son aide.

Article 2 C-17 : Observations particulières des signaux par l'aide-mécanicien dans certaines circonstances

La participation de l'aide mécanicien à l'observation des signaux et de la voie doit être effective dans les cas suivants :

- approche des gares,
- circulation en courbe,
- visibilité réduite du fait des circonstances atmosphériques (chute de pluie ou brouillard),
- Orientation de la locomotive telle que le mécanicien ne se trouve pas du côté des signaux,
- marche à vue,
- marche en manœuvre,
- conduite d'un engin depuis la cabine située à l'arrière dans le sens de marche,

Dans le cas de marche à vue ou de circulations sur des voies de gare, de triage ou de dépôt, l'aide doit surveiller attentivement la voie du côté opposé au mécanicien et ne se

livrer à aucun travail sur la machine tant qu'il n'a pas l'assurance que la visibilité étant satisfaisante du côté mécanicien, son concours à la sécurité n'est plus indispensable.

Article 2 C-18 : Surveillance en route des appareils de contrôle

Le mécanicien doit en cours de route porter son attention sur le bon fonctionnement des organes de son engin, notamment les organes de freins. Il doit surveiller constamment les appareils de contrôle de la machine.

Le mécanicien qui constate une baisse anormale du vide indiqué par le vacuomètre de la conduite générale du frein automatique qui immédiatement observer son train. S'il constate un rupture d'attelage il doit appliquer les prescriptions concernant les ruptures d'attelage et contenues au chapitre VII du Règlement **S 2 A**.

S'il a la certitude qu'il n'y a pas de rupture d'attelage, il doit prendre les mesures pour obtenir l'arrêt immédiat du train.

Article 2 C-19 : Marche du train – Obligations du mécanicien

La marche de la machine doit être régulière et sauf pour les trains de marchandises et sur les lignes où ces trains peuvent circuler en avance le mécanicien ne doit pas arriver aux gares plus de trois minutes avant l'heure réglementaire.

En cas de retard le mécanicien doit s'efforcer de regarder le plus de temps possible sans pour autant dépasser aucune des limitations de vitesse prescrites.

Pour les franchissements des aiguilles prises en pointe et non munies de signaux de passage en vitesse, les mécaniciens ne doivent pas dépasser les vitesses indiquées au chapitre **II** du Règlement **S 1 A**.

La vitesse d'une machine circulant isolément ne doit en aucun cas dépasser la vitesse limite des trains de voyageurs.

Article 2 C-20 : Point de stationnement dans les gares

Aux gares les mécaniciens doivent prendre les mesures utiles pour ne pas dépasser le point de stationnement réglementaire des trains.

Article 2 C-21 : Obligations des mécaniciens conduisant des trains spéciaux non régulièrement

Les mécaniciens conduisant des trains non régularisés doivent redoubler de précaution. Ils doivent faire fréquemment usage de leur avertisseur et notamment à l'approche des gares, des tranchées, des courbes, des passages à niveau et des chantiers de la voie.

Article 2 C-22 : Wagons à différer à la demande du mécanicien

Si par suite de l'état de la machine le mécanicien estime de laisser des wagons dans une gare intermédiaire, le Chef de Gare ne doit pas s'y opposer mais c'est à lui qu'il appartient

de désigner les wagons. Mention est faite sur le bulletin de traction et la feuille de marche avec le motif donné par le mécanicien.

**Article 2 C-23 : Distance à maintenir avec un train de même sens
circulant dans le même canton**

Tout mécanicien apercevant devant lui un train en marche sur la voie, même si cette voie n'est pas couverte par des signaux doit faire en sorte de s'en tenir à une distance de 1000M au moins et ralentir lorsqu'il le perd de vue dans les courbes.

**Article 2 C-24 : Mesures à prendre par l'aide-mécanicien
en cas de défaillance du mécanicien**

Si en marche il survient un accident au mécanicien l'aide doit ramener le manipulateur à zéro, arrêter le train et ensuite porter secours au mécanicien.

Si le mécanicien n'est pas en mesure de reprendre la conduite de son train l'aide se fait assister par un agent de train et conduit le train jusqu'à la première gare où il demande le secours.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 D]

RALENTISSEMENTS TEMPORAIRES

DE PLEINE VOIE

REGLEMENT [S 2 D]

SOMMAIRE

Article 2 D-01 :	Signaux de ralentissement
Article 2 D-02 :	Ralentissements à prescrire d'urgence
Article 2 D-03 :	Avis circulaire de ralentissement
Article 2 D-04 :	Diffusion des avis de ralentissement
Article 2 D-05 :	Contrôle d'affichage
Article 2 D-06 :	Pilote obligatoire
Annexe I :	Modèle d'avis de ralentissement temporaire

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 C]

RALENTISSEMENTS TEMPORAIRES

DE PLEINE VOIE

Article 2 D-01 : Signaux de ralentissement

Les signaux de ralentissement sont définis au chapitre II du Règlement [S 1 A]. Ces signaux diffèrent suivant la nature du ralentissement, deux cas sont prévus :

- a) limitations permanentes de vitesse,
- b) limitations temporaires de vitesse.

Le présent règlement ne concerne que les limitations temporaires de vitesse.

Article 2 D-02 : Ralentissements à prescrire d'urgence

Le chapitre III du Règlement [S 2 A] contient les mesures que doivent prendre d'une part les agents de la voie pour la protection de la zone concernée et les avis à lancer, d'autre part les agents pour alerter le personnel des trains devant franchir cette zone.

Les agents des gares ne sont libérés de leurs obligations qu'après réception de l'avis circulaire de ralentissement.

Article 2 D-03 : Avis circulaire de ralentissement

Le Chef de la Division Entretien des I.F doit, dès réception des renseignements émanant du Chef de District, établir un avis circulaire de ralentissement, cet avis dont le modèle figure en annexe, précise la zone intéressée, le taux du ralentissement, la durée probable, l'implantation des signaux, et le temps alloué aux mécaniciens pour franchir la zone de ralentissement.

Ce document, dressé par le Chef de la Division Entretien des IF est visé et complété par les Directeurs de la DTRP et de la DMR et visé par le Chef de la DIF.

L'établissement d'un avis circulaire de ralentissement est obligatoire pour tout ralentissement dont la durée doit excéder 8 jours.

Article 2 D-04 : Diffusion des avis de ralentissement

Les ralentissements sont diffusés le plus tôt possible aux Etablissement intéressés par les soins du Chefs de la Division Mouvement, du Chef de la Division Entretien des I.F et du n Chef de la Division Principale Tracman.

Cette diffusion s'adresse aux Chefs de Dépôts ou de Réserve, aux Chefs de Districts, aux Chefs de Formation et des gares encadrant la zone de ralentissement.

Les mécaniciens, les Chefs de Convoi de toutes les circulations, et les conducteurs de draisines, appelés à franchir la zone de ralentissement doivent être avisés par affichage dans les dépôts ou réserves, les gares de formation, les gares encadrant la zone de ralentissement et les districts.

Article 2 D-05 : Contrôle d’affichage

Les Chefs de Dépôt ou de Réserve, les Chefs de Districts, les Chefs de Gare de formation et des gares encadrantes doivent, chacun en ce qui le concerne, contrôler que le ou les avis circulaires ralentissement ont bien été affichés à l’emplacement réservé à cet effet.

Article 2 D-06 : Pilote obligatoire

En dehors des chantiers de ballastage il est interdit d’établir des avis circulaires de ralentissement prescrivant une réduction de vitesse inférieure à 20km/h pour toute circulation.

Si de tels ralentissements sont nécessités par suite de l’état de la voie ils ne doivent pas être signalés mais doivent obligatoirement donner lieu à un pilotage par un agent qualifié des I.F.

Toutefois en vue de matérialiser le point où s’arrêter les circulations pour prendre le pilote des I.F un guidon d’arrêt y est implanté, il est précédé à 1000m d’un guidon d’avertissement. L’implantation de ce guidon incombe au Chef de District concerné.

ANNEXE I

AVIS DE RALENTISSEMENT TEMPORAIRE N°

Des signaux de ralentissement temporaire de vitesse

à Km/h autorail - draisine

à Km/h autre circulation

(1) seront

mis en service le à heures

(1) ont été

sens impair - Annonce PK sens pair - Annonce PK
Exécution PK Exécution PK
Reprise PK Exécution PK
Entre les gare de et de

(1) Les signaux resteront fixes

(1) Les signaux se déplaceront au fur et à mesure de l'avancement du chantier sauf avis contraire ce ralentissement sera supprimé le à Heures et remplacé par un avertissement à Km/h.

(Autorails, Draisines minutes)
Il est alloué aux mécaniciens
(Autres circulations minutes)

pour franchir la zone de ralentissement

NOTA : Un exemplaire du présent avis sera affiché dans les différents dépôts de TRANSRAIL SA, dans les gares encadrant la zone de ralentissement, dans les gares de formation et les Districts.

REPARTITION :

- Directeur des I.F.
- Chef Division Entretien I.F.
- Division Travaux I.F.
- Directeur du Transport
- Directeur M.R

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 E]

EMBRANCHEMENTS DE PLEINE VOIE

REGLEMENT [S 2 E]

SOMMAIRE

Article 2 E-01 :	Dispositions générales
Article 2 E-02 :	Installations de sécurité
Article 2 E-03 :	Gardiennage
Article 2 E-04 :	Prescriptions concernant les mécaniciens
Article 2 E-05 :	Desserte
Article 2 E-06 :	Embranchements munis du téléphone
Article 2 E-07 :	Mesures à prendre en cas de dérangement du téléphone à l'embranchement
Article 2 E-08 :	Embranchements non munis du téléphone
Article 2 E-09 :	Recommandations importantes
Article 2 E-10 :	Consignes locales

*

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 E]

EMBRANCHEMENTS DE PLEINE VOIE

Article 2 E-01 : Dispositions générales

Le présent règlement a pour objet de préciser les dispositions concernant les installations, la surveillance et la desserte des embranchements de pleine voie.

L'agent qui dirige la desserte de l'embranchement est quelle que soit sa qualité dénommé dans tous les cas « Chef de Transport ».

La consigne locale précise quel est l'agent remplissant les fonctions de Chef de Transport.

Article 2 E-02 : Installations de sécurité

Tout embranchement est précédé (à 700m au moins en amont de la pointe de l'aiguille de desserte) du côté des trains abordant par la pointe cette aiguille d'un signal spécial de ralentissement.

Ce signal est analogue au signal de ralentissement, mais sur la face jaune sont inscrites à la peinture noire les lettres A.P. Il est fixe et est muni d'un dispositif réfléchissant jaune.

Toutefois sur les sections de lignes équipées de signaux lumineux et lorsque l'aiguille desservant l'embranchement est prise en pointe, la signalisation comporte un panneau à distance qui présente à l'arrêt l'indication de l'avertissement et un panneau à proximité de l'aiguille présentant notamment deux feux jaunes sur une ligne oblique lorsque l'aiguille n'est pas verrouillée et contrôlée en position normale, un feu vert dans le cas contraire.

111

Sur les sections de lignes équipées de la signalisation mécanique l'aiguille de jonction avec la voie principale est normalement disposée pour assurer la continuité de la circulation sur cette voie (position normale). Elle est munie d'un dispositif de calage assurant le collage de la lame d'aiguille en position normale, ce dispositif est immobilisé au moyen d'un cadenas.

Le levier de commande de l'aiguille est muni d'une chaîne et d'un cadenas, la chaîne doit immobiliser le levier dans la position normale de l'aiguille sans laisser aucun jeu en dehors des manœuvres de desserte le levier doit rester cadenassé en position normale.

Sur les sections de lignes équipées de la signalisation lumineuse des embranchements existent entre les signaux et l'aiguille de jonction de l'embranchement.

Sur la voie d'embranchement au garage franc de l'aiguille de jonction avec la voie principale et quel que soit le mode de signalisation est installé un arrêt mobile cadenassé qui empêche les wagons en stationnement sur l'embranchement de venir engager la voie principale.

Article 2 E-03 : Gardiennage

Les embranchements de pleine voie peuvent être gardés ou non.

S'ils sont gardés la manœuvre des aiguilles et des installations de sécurité incombe au garde qui détient les clés de cadénassage des appareils et des leviers.

Il ne doit manœuvrer les leviers et appareils de voie qu'à la demande du Chef de Transport.

Il est par ailleurs, chargé de la surveillance du matériel laissé sur l'embranchement, les wagons doivent autant que possible, être attelés entre eux, les freins serrés et le premier véhicule du côté de l'aiguille embarré ou calé.

S'ils ne sont pas gardés les devoirs qui incombent ci-dessus au garde sont alors assurés par le Chef de Transport. Mais les jeux de clés sont détenus par les Chefs de Gares encadrantes, la consigne précise les conditions de leur remise au Chef de Transport et de leur restitution au Chef de Gare.

Dans les deux cas les agents qui ont manœuvré les leviers et les appareils de voie doivent obligatoirement les remettre en position normale et les cadénasser ou les immobiliser une fois la manœuvre terminée.

Pour les embranchements avec une aiguille à chaque extrémité les dispositions qui précèdent doivent être appliquées de chaque côté.

Article 2 E-04 : Prescriptions concernant les mécaniciens

Après avoir rencontré un signal A.P, tout mécanicien doit ralentir pour aborder l'aiguille aux vitesses prescrites par le Règlement **[S 1 A]** (signal de ralentissement) de plus il doit s'arrêter immédiatement si un signal d'arrêt lui est fait.

Article 2 E-05 : Desserte (applicable sur les sections de ligne autre que celles exploitées par block system)

Les embranchements sont desservis :

- soit par des trains normalement désignés dans la consigne,
- soit par une manœuvre spéciale de desserte.

Les trains ou les manœuvres spéciales de desserte circulent « hors cantonnement » sauf si l'embranchement est lui-même poste de cantonnement.

Deux cas sont à considérer pour la desserte suivant que l'embranchement est ou n'est pas muni du téléphone.

Article 2 E-06 : Embranchements munis du téléphone

Un registre Mod 222 doit se trouver à proximité du téléphone de l'embranchement.

Les mesures suivantes doivent être observées par les Chefs de Gares encadrantes **A** et **B** et le Chef de Transport

- 1° Le Chef de Gare **A** qui expédie la desserte (train ou manœuvre spéciale) réalise le blocage du canton A.B. (Règlement [S 2 G]).
- 2° Le Chef de Transport ne répercute le signal de départ au mécanicien qu'après réception d'un avis écrit (Mod 211) lui donnant l'assurance que le canton est bloqué entre A et B.
- 3° Après garage de la desserte sur l'embranchement et cadénassage des aiguilles et dispositifs de sécurité remis en position normale le chef de Transport transmet au Chef de la gare **A** la dépêche suivante :

« Chef de Transport à Chef de Gare A - Desserte garée à heures minutes sur l'embranchement du PK..... voie principale libre entre A et B »

Il est alors interdit au Chef de Transport de sortir de l'embranchement tant qu'il n'aura pas été autorisé par le Chef de la Gare A comme il est indiqué au 5° ci-dessous.

- 4° Le Chef de Gare **A** après accusé réception au Chef de Transport de la dépêche ci-dessus procède au déblocage du canton **A.B** et la circulation peut être reprise sur la voie principale.
- 5° Lorsque la desserte doit quitter l'embranchement le Chef de Transport passe à la gare **A** la dépêche suivante :

*« Chef de Transport à Chef de Gare **A** - Desserte sur embranchement PK..... Demande autorisation de me rendre à gare **A** (ou **B**) heures minutes ».*

Après avoir réalisé le blocage du canton A.B le Chef de Gare **A** répond :

*« Chef de Gare **A** à Chef de Transport - Voie bloquée entre **A** et **B** à heures minutes. Pouvez quitter embranchement pour vous rendre à la gare **A** (ou **B**)»*

A la réception de cette dépêche, le Chef de Transport dispose les appareils de voie, fait sortir la desserte de l'embranchement, remet les aiguilles et les dispositifs de sécurité en position normale, les cadénasse et donne le signal de départ au mécanicien.

Dès que la desserte est arrivée en **A** (ou **B**) le Chef de cette Gare se fait remettre les clés par le Chef de Transport et procède au déblocage.

La circulation normale peut alors être reprise entre A et B.

Article 2 E-07 : Mesures à prendre en cas de dérangement du téléphone à l'embranchement

Deux cas sont à envisager :

1^{er} Cas : Le dérangement est constaté avant que le Chef de Transport n'ait pu transmettre la dépêche à **A** annonçant qu'il est garé. Il ramène immédiatement la desserte à **A** ou a fait continuer jusqu'à la gare **B**. Dès l'arrivée de la desserte le Chef de Gare intéressé procède au déblocage du canton A.B.

2^e Cas : Le dérangement est constaté avant que le Chef de Transport veuille transmettre la dépêche pour l'autoriser à sortir de l'embranchement.

Il doit rester sur l'embranchement, et il prend les dispositions pour faire arrêter à l'embranchement le premier train se présentant. Il remet au Chef de Convoi l'ordre suivant (Mod 211) :

*« Ordre de vous arrêter à **A** (ou **B**) et remettre au Chef de Gare **A** (ou **B**) l'avis :
Desserte, garés eu PK..... suite interruption du téléphone de l'embranchement »*

Dès réception de cet avis le Chef de Gare **A** (ou **B**) applique les dispositions du 5° de l'article 2 E-06 pour le blocage du canton et autorise par exprès le Chef de Convoi à rentrer à sa gare avec la desserte.

Article 2 E-08 : Embranchements non munis du téléphone

Avant d'expédier la desserte le Chef de la Gare **A** bloque le canton **A.B**, donne par avis écrit au Chef de Transport l'assurance que le canton est bloqué. Ce dernier peut alors répercuter le signal de départ au mécanicien.

Le Chef de Transport est, comme pour les embranchements munis du téléphone, responsable de la manœuvre des aiguilles et des dispositifs de sécurité et de leur cadenassage après remise en position normale.

Lorsque la desserte arrive à l'une des gares **A** ou **B** le Chef de Gare **A** (ou **B**) débloque le canton après avoir reçu les clés du Chef de Transport.

Article 2 E-09 : Recommandations importantes

Pour les embranchements non gardés qu'ils soient ou non munis du téléphone les prescriptions suivantes doivent être scrupuleusement respectées :

- 1° Le Chef de la Gare **A** ne doit remettre le jeu de clés au Chef de Transport, avant le départ qu'après blocage du canton.
- 2° Le Chef de la Gare **A** (ou **B**) après arrivée de la desserte à sa gare ne doit débloquer le canton qu'après avoir reçu le jeu de clés du Chef de Transport.

Article 2 E-10 : Consignes locales

Pour tout embranchement de pleine voie le Chef de circonscription DTRP doit établir une consigne locale [**S 2 E**], cette consigne est visée par le Chef de Section IF intéressé.

Sur les lignes équipées en signalisation lumineuse et exploitées par block system des enclenchements existent entre les signaux de protection et les appareils de voie. La consigne locale précise les mesures à prendre pour la manœuvre des signaux et des aiguilles de l'embranchement de pleine voie.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 F]

POSTES TELEPHONIQUES

PORTATIFS DE SECOURS

REGLEMENT [S 2 F]

SOMMAIRE

Article 2 F-01 :	Généralités
Article 2 F-02 :	Utilisation
Article 2 F-03 :	Répartition des postes
Article 2 F-04 :	Fonctionnement
Article 2 F-05 :	Essais des postes
Article 2 F-06 :	Entretien

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 F]

POSTES TELEPHONIQUES

PORTATIFS DE SECOURS

Article 2 F-01 : Généralités

Les postes téléphoniques portatifs « de secours » servent à établir une communication téléphonique en pleine voie avec les deux gares encadrantes.

Normalement, le poste de secours doit être branché sur le circuit omnibus et exceptionnellement sur le circuit semi direct pendant la période de suspension des gares à service temporaire.

Il est interdit de brancher un poste portatif sur le circuit de régulation, sauf dans les cas spéciaux autorisés par le Chef du PC ou en cas de détresse s'il n'est pas possible d'avoir la communication par le fil omnibus.

Le fait de brancher un poste de secours sur le circuit « Régulation » arrête les appels lancés par le PC de Thiès aux gares.

Article 2 F-02 : Utilisation

Les postes téléphoniques de secours permettent notamment d'acheminer les demandes de secours, de transmettre et de recevoir des renseignements et des instructions en cas d'incidents ou d'accidents, d'installer un poste de cantonnement provisoire pour les transbordements devant un obstacle, etc....

Article 2 F-03 : Répartition des postes

Les Chefs de Convoi, les Chefs de Transport et conducteurs de draisines doivent être munis d'un poste téléphonique de secours.

La répartition de ces postes est fixée pour chaque Direction par une instruction spéciale.

Les agents qui se rendent sur les lieux d'un accident pour diriger le rétablissement de la circulation doivent être munis d'un poste de secours et emmener avec eux un téléphoniste. Les engins de relevage doivent être équipés d'un poste portatif de secours.

Article 2 F-04 : Fonctionnement

Un poste portatif se branche aux prises placées sur les poteaux téléphoniques et qui se trouvent tous les kilomètres.

Pour avoir bonne communication, il importe de nettoyer les parties métalliques en contact, (fil de descente, fil du téléphone).

Pour se faire entendre, il faut appuyer sur la pédale ou sur le bouton placé sur le combiné. Il est recommandé de s'assurer que la pédale est bien en position de repos ou que la vis de blocage est bien serrée quand on remet en place le combiné dans l'appareil ou la sacoche. Il faut notamment veiller à ce que le cordon ne bloque pas la pédale. Une pédale bloquée met la met en débit permanent, ce qui entraîne une usure rapide.

Article 2 F-05 : Essais des postes

Il existe dans les gares de formation et les dépôts de prises spéciales qui permettent la vérification du bon fonctionnement des postes téléphoniques portatifs.

Ces prises sont reliées directement au standard téléphonique.

Avant le départ de son train, le Chef de Convoi est tenu de vérifier le bon fonctionnement de son poste.

Les opérations à effectuer sont les suivantes :

- 1° Ouvrir le couvercle de l'appareil, dérouler les deux fils et sortir le combiné,
- 2° Brancher les extrémités de ces deux fils aux bornes de la prise en ayant soin d'établir un bon contact par serrage convenable de ces bornes.
- 3° Faire un appel à l'aide de la magnéto et se porter à l'écoute.

Cet essai est obligatoire, non seulement pour les Chefs de Convoi, mais encore pour les autres agents munis d'un poste portatif, chaque fois qu'ils peuvent avoir à l'utiliser.

Article 2 F-06 : Entretien

Les postes téléphoniques comportent des organes fragiles ; il est recommandé de les manipuler avec précaution en vue d'éviter les chocs.

Certains Etablissements ont un atelier de réparation où les postes portatifs peuvent être vérifiés, entretenus et réparés ; ce sont : Dakar, Thiès, Louga, Guinguinéo et Tambacounda.

Un poste portatif avarié doit être envoyé au mécanicien des télécommunications responsables de l'atelier qui le remplacera provisoirement par un poste de réserve.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 G]

BLOCAGE DE VOIE

DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS

CHANTIERS DE PLEINE VOIE

REGLEMENT [S 2 G]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

BLOCAGE DE VOIE

Article 2 G-01 :	Généralités
Article 2 G-02 :	Organisation des blocages en voie unique
Article 2 G-03 :	Organisation du blocage en double voie
Article 2 G-04 :	Déblocage - Reprise de la circulation
Article 2 G-05 :	Interruption des communications téléphoniques
Article 2 G-06 :	Organisation d'un blocage de voie inopinée En cas d'incident ou d'accident
Article 2 G-07 :	Circulation d'un train dans un canton bloqué

CHAPITRE II

CHANTIERS DE PLEINE VOIE

AVEC ENGINS DE TRAVAUX NON DERAILLABLES

Article 2 G-08 :	Mesures de sécurité à prendre
-------------------------	-------------------------------

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 G]

CHAPITRE I

BLOCAGE DE VOIE

DISPOSITIONS PARTICULIERES

A CERTAINS CHANTIERS DE VOIE

Article 2 G-01 : Généralités

L'exécution de certains mouvements, ou la réalisation de certains travaux de la voie, nécessite un arrêt complet des circulations normales pendant un intervalle de temps déterminé (en double voie cet arrêt ne concerne qu'une voie). Ces interruptions de circulation ou blocage de voie sont notamment prévues dans les cas suivants :

- pénétration de la machine de secours dans le canton occupé par le train en détresse,
- pénétration du wagon de secours ou de la gare dans le canton où doit s'effectuer le relevage,
- circulation du train desservant un embranchement de pleine voie,
- pénétration d'un train de travaux dans le canton de travail,
- exécution de travaux de la voie nécessitant l'arrêt de la circulation.

Une fois la voie bloquée entre deux gares aucun train ne peut pénétrer dans le canton, exception faite du train pour lequel la voie est bloquée. Ce train peut revenir à la gare de départ ou continuer jusqu'à la gare suivante.

L'interdiction de laisser pénétrer un train quelconque dans un canton bloqué dispense les agents de la couverture.

Lorsqu'il s'agit d'un blocage nécessité par des travaux de voie, une draine peut pénétrer dans le canton bloqué, à condition de marcher à vue et :

- a) qu'il n'y ait pas de train dans le canton bloqué,

Ou

- b) que le Chef de Gare donne l'assurance par écrit que le train de service ne risque pas de faire mouvement vers sa gare.

Les blocages de voie nécessités par des travaux de voie sont prévus par un **O.M.** qui peut comporter des mesures spéciales, sauf s'il s'agit de travaux inopinés, auquel cas il faut l'accord préalable du Chef du PC.

A partir du moment où un blocage de voie est réalisé entre deux gares, chacun des deux Chef de Gare maintient à l'arrêt les signaux couvrant le canton bloqué et plante en outre un signal d'arrêt à main au milieu de la voie.

Ces mesures sont appliquées jusqu'à la suppression du blocage de voie.

Article 2 G-02 : Organisation des blocages en voie unique

Cinq minutes, au plus tard, avant l'heure prévue, la gare **A** qui doit réaliser un blocage, passe au Chef de la Gare **B** la dépêche suivante :

*« Dernier train expédié de **A** sur **B** est train **T3**. Dernier reçu de **B** est train **T2**.
Puis-je bloquer voie entre **A** et **B** » ? (éventuellement «conformément à **OM N°.....** »).*

A la transmission de cette dépêche, trois cas peuvent se présenter :

1^{er} Cas : le dernier train impair reçu est bien le train **T3**

Le dernier train pair expédié est bien le train **T2**

Le Chef de Gare de **B** répond :

*« Dernier train reçu de **A** est bien le train **T3**.*

*Dernier train expédié sur **A** est bien le train **T2**.*

*Pouvez bloquer voie entre **A** et **B***

Je retiens tout train jusqu'à nouvel ordre ».

Le Chef de la Gare de **A** accuse réception comme suit :

*« Votre dépêche n° de ce jour. Canton entre **A** et **B** bloqué jusqu'à nouvel ordre ».*

2^e Cas : le dernier train impair reçu à **B** en provenance de **A** est bien le train **T3**.

Le dernier train pair expédié de **B** sur **A** n'est pas le train **T2** mais le train **T4**.

Le Chef de Gare de **B** répond :

*« Dernier train reçu de **A** est bien le train **T3**.*

*Dernier train expédié sur **A** n'est pas le train **T2** mais le train **T4**.*

*Dès qu'aurez reçu train **T4** pouvez bloquer voie entre **A** et **B**. Je retiens
Tout train pair jusqu'à nouvel ordre ».*

Dans ce cas, le Chef de la Gare **A** attend que le train **T4** soit arrivé à sa gare et, dès l'arrivée de ce train, passe à la gare **B** la dépêche ci-après :

« Train **T4** arrivé à heures minutes. Canton entre **A** et **B**
Bloqué jusqu'à nouvel ordre ».

3^e Cas : le dernier train reçu à **B** en provenance de **A** n'est pas le train **T3** mais le train **T1**.

Le dernier train pair expédié de **B** sur **A** est bien le train **T2**.

Le Chef de Gare de **B** répond :

« Dernier train expédié sur **A** est bien le train **T2**.

Dernier train reçu de **A** n'est pas le train **T3** mais le train **T1**, vous aviserez dès
Arrivée train **T3**. Je retiens jusqu'à nouvel ordre tout train pair ».

Dès l'arrivée du train **T3** à la Gare **B**, le Chef de cette gare passe à la gare **A** la dépêche
suivante :

« Train **T3** arrivé à **B** à heures minutes. Je confirme que
J'arrête tout train pair jusqu'à nouvel ordre ».

Le Chef de la Gare **A** passe alors à **B** la dépêche ci-après :

« Pris note arrivée du train **T3** à **B**. Canton entre **A** et **B** bloqué jusqu'à nouvel ordre ».

Toutefois, le canton **A-B** peut être bloqué avant l'arrivée du train **T3** à la Gare **B**, sous réserve que l'OM l'ait prévu et que les gares **A** et **B** se conforment strictement aux mesures spéciales prescrites à cet effet par le dit **OM** ou que le Chef du Mouvement en ait donné par dépêche l'autorisation expresse.

Article 2 G-03 : Organisation du blocage en double voie

CINQ MINUTES au plus tard avant l'heure prévue la gare **A** passe au Chef de la Gare **B** la dépêche suivante :

« Dernier train expédié de **A** sur **B** est train **Y**. Puis-je bloquer voie entre **A** et **B** ?
(Éventuellement conformément à l'**OM** N°) ».

A la transmission de cette dépêche deux cas peuvent se présenter :

1^{er} Cas : le train **Y** est arrivé à **B** :

Le Chef de Gare répond :

Dernier train reçu de **A** est bien **Y**. Pouvez bloquer voie entre **A** et **B**.

Le Chef de la Gare **A** accuse réception comme suit :

« Votre dépêche N°..... De ce jour. Canton entre **A** et **B** bloqué
Jusqu'à nouvel ordre ».

2^e Cas : le dernier train reçu à **B** en provenance de **A** n'est pas le train **Y** mais le train **X**.

Le Chef de Gare de **B** répond :

« Dernier train reçu de **A** n'est pas le train **Y** mais le train **X**, vous aviserez dès Arrivée train **Y** ».

Lorsqu'il est avisé de l'arrivée du train **Y** à **B**, le Chef de la gare **A** transmet la dépêche suivante à **B** :

« *Pris note arrivée du train **Y**. Canton entre **A** et **B** bloqué jusqu'à nouvel ordre* ».

Toutefois, si l'**OM** l'a prévu, le canton peut être bloqué avant l'arrivée du train **Y** à **B**, (dans ce cas les gares **A** et **B** doivent se conformer strictement aux mesures spéciales prescrites à cet effet dans l'**OM**) ou que le Chef du Mouvement en ait donné par dépêche l'autorisation expresse.

Article 2 G-04 : Déblocage - Reprise de la circulation

Lorsqu'il a l'assurance que la circulation normale peut être reprise entre **A** et **B**, le Chef de la Gare **A** ou **B**, suivant le cas, transmet au Chef de l'autre gare la dépêche suivante :

« *Circulation normale peut être reprise entre **A** et **B** à partir de heures minutes* ».

Le Chef de Gare qui reçoit cette dépêche répond :

« *Reçu avis que circulation normale peut être reprise entre **A** et **B** à partir de heures minutes* ».

A partir du moment où ces dépêches ont été échangées, la circulation est reprise dans les conditions normales entre **A** et **B**.

Article 2 G-05 : Interruption des communications téléphoniques

En cas d'interruption des communications téléphoniques entre les gares **A** et **B** le blocage de voie ne peut être réalisé.

Si l'interruption se produit alors que le blocage est déjà réalisé, les mesures suivantes sont appliquées pour la reprise de la circulation normale.

A – En voie unique :

Lorsque le Chef de la Gare **A** par exemple, a l'assurance que le canton **A-B** peut être débloqué deux cas peuvent se présenter :

- 1° le premier train doit circuler de **A** vers **B**. le Chef de la Gare **A** avise **B** de la Suppression du blocage par bulletin Mod 211 porté par le Chef de Convoi et remis Contre émargement à **B**.
- 2° le premier train doit circuler de **B** vers **A**. le Chef de la Gare **A** avise le plus Rapidement possible de la suppression du blocage soit par exprès soit en utilisant La machine du train de travaux ou de desserte entrée à la gare **A**.

B – En double voie :

Si la gare **A** (gare qui expédie normalement les trains sur la voie bloquée) a l'assurance que le canton **A-B** sur voie.....peut être débloqué, elle remet au premier train expédié vers **B** un avis destiné au Chef de la Gare **B** et l'informant de la suppression du blocage.

Si c'est la gare **B** (gare qui reçoit normalement les trains sur la voie bloquée) qui a l'assurance que le canton **A-B** peut être débloqué, elle remet au premier train circulant de **A** vers **B** un avis destiné au Chef de la Gare **A** invitant ce dernier à supprimer le blocage, en l'absence de train circulant **A** vers **B**, elle utilise soit la machine du train de travaux, soit un exprès.

Article 2 G-06 : Organisation d'un blocage de voie inopinée en cas d'incident ou d'accident

Dès qu'une gare **A** est avisée de l'interruption de la circulation, elle passe à la gare située de l'autre côté de l'obstacle les dépêches, ci-dessous, pour le blocage de voie.

« Voie interceptée au K.M suite (cause sommaire de l'interruption)
Canton bloqué entre **A** et **B** jusqu'à nouvel ordre ».

Dès réception de cette dépêche, la gare **B** alertée répond :

« *Pris note que voie coupée au K.M j'arrête tout train vers **A** jusqu'à nouvel ordre. »*
En double voie « *Pris note que est coupée au K.M ».*

Si les communications téléphoniques sont coupées entre **A** et **B**, la gare **A** arrête toute les circulations se dirigeant vers **B** et prévient cette gare par les moyens les plus rapides (exprès vs etc...) de l'interception de la voie.

Article 2 G-07 : Circulation d'un train dans un canton bloqué

Lorsqu'un train (train de desserte d'embranchement de pleine voie, train de travaux, etc...) doit circuler dans un canton bloqué, les prescriptions suivantes doivent être strictement appliquées :

- 1° Le Chef de Transport doit être avisé par bulletin d'ordre Modèle 211 du blocage du canton par le Chef de Gare qui expédie le train.
- 2° Ce train doit être annoncé à l'autre gare
- 3° Aucun autre train ne doit pénétrer dans le canton **A.B** à l'exception des draisines, comme il est dit à l'article 1^{er} ci-dessus, et de la machine de secours expédiée sur demande expresse du Chef de Transport, dans ce dernier cas, d'ailleurs, cet agent doit faire couvrir son train dans les conditions réglementaires.

CHAPITRE II

CHANTIERS DE PLEINE VOIE

AVEC ENGINS DE TRAVAUX NON DERAILLABLES

Article 2 G-08 : Mesures de sécurité à prendre

C'est le cas notamment des bourreuses. Pour la mise en chantier d'un tel engin il y a lieu de bloquer la voie pendant tout le temps où l'engin se trouve dans le canton où il travaille. Une draisine amenant le personnel peut pénétrer dans le canton bloqué.

Le canton n'est bloqué qu'une fois que la draisine et la bourreuse sont rentrées à l'une ou l'autre des gares et que le chef de chantier a donné l'assurance à l'un des chefs de gare que la circulation normale peut être reprise.

Lorsqu'il s'agit d'un chantier comprenant outre la bourreuse et la draisine de transport du personnel, un train de travaux l'OM fixe les heures de blocage, les modalités de fonctionnement du chantier et les mesures de sécurité à prendre tant par les agents de la DIF que par les agents des gares, l'OM prévoit dans tous les cas de blocage du canton pendant la durée du travail.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 H]

CIRCULATION DES ENGINS DERAILLABLES

POUR LE TRANSPORT DU PERSONNEL

REGLEMENT [S 2 H]

SOMMAIRE

Article 2 H-01 :	Généralités
Article 2 H-02 :	Dispositions exceptionnelles en cas de non fonctionnement du téléphone
Article 2 H-03 :	Dispositions générales concernant la circulation des engins déraillables
Article 2 H-04 :	Circulation d'un engin déraillable de la gare A à la gare B sans déraillement
Article 2 H-05 :	Circulation d'un engin déraillable entre la gare A et un point intermédiaire où il doit dérailler
Article 2 H-06 :	Circulation d'un engin déraillable d'un point intermédiaire où il a déraillé à la gare B ou A
Article 2 H-07 :	Mesures à prendre en cas de dérangement des communications téléphoniques au P.K.

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 H]

CIRCULATIONS DES ENGINS DERAILLABLES

POUR LE TRANSPORT DU PERSONNEL

Article 2 H-01 : Généralités

Les engins déraillables (lorries moteurs ou autres) destinés au transport du personnel sont exclusivement réservés au personnel de TRANSRAIL SA.

Ils ne peuvent circuler que lorsqu'ils sont accompagnés par le Chef de District ou un agent autorisé, ils sont placés sous la responsabilité des agents qui les accompagnent.

La nuit, ils doivent porter un signal présentant un feu rouge à l'avant et à l'arrière ainsi que le jour, lorsque la visibilité est inférieure à 100 mètres.

Exceptionnellement et sur autorisation spéciale du Directeur Général une personne étrangère au service peut y être admise.

Les dispositions du présent règlement ne peuvent être appliquées que si le téléphone fonctionne normalement.

Toutefois et pour tenir compte du caractère urgent que présente dans certains cas l'arrivée sur les lieux d'un agent qualifié de la DIF ou d'une autre direction des dispositions exceptionnelles ont été prévues et elles font l'objet de l'article qui suit.

Article 2 H-02 : Dispositions exceptionnelles en cas de non fonctionnement du téléphone

Lorsque le téléphone ne fonctionne pas l'expédition d'un engin déraillable est en principe interdite.

Toutefois en cas d'urgence et sur demande confirmée de l'occupant le Chef de Gare peut néanmoins autoriser le départ de l'engin déraillable en mentionnant sur le bulletin Mod 211 remis à l'intéressé l'interruption du téléphone.

A partir de ce moment-là l'occupant est seul responsable de sa sécurité, n'ayant aucun renseignement sur la situation de la circulation des trains il doit redoubler d'attention de façon à pouvoir dégager immédiatement la voie en cas de besoin.

De plus, lorsque la visibilité est inférieure à 1000m soit en raison du tracé, soit en raison des conditions atmosphériques l'engin doit obligatoirement circuler au pas et être couvert à 1000m soit en avant si le train attendu vient de l'avant soit à l'arrière si le train attendu vient de l'arrière par un agent porteur d'un signal d'arrêt (en double voie la couverture ne s'effectue qu'à l'arrière).

Dès rétablissement du téléphone le Chef de Gare doit, si l'engin déraillable n'est pas rentré, aviser la gare suivante du départ de l'engin, la gare suivante accuse réception.

Article 2 H-03 : Dispositions générales concernant la circulation des engins déraillables

les mesures prises pour la circulation des engins déraillables sont différentes suivant que l'engin se rende :

- a) d'une gare **A** à une gare **B** sans dérailler,
- b) d'une gare **A** à un point intermédiaire pour y dérailler et repartir ensuite de ce point pour se rendre soit à la gare **A** soit à la gare **B**.

Article 2 H-04 : Circulation d'un engin déraillable de la gare A à la gare B sans déraillement

Dans ce cas l'occupant doit donner au Chef de Gare l'assurance écrite qu'il se rend directement jusqu'à la gare suivante.

La voie demandée comme pour une draisine ordinaire en marche indéterminée l'engin déraillable peut notamment suivre à distance un train de même sens.

Le canton doit être dégagé 10 minutes avant le départ de toute circulation de la gare **A** ou de la gare **B**. A cet effet, le Chef de Gare porte sur le bulletin Mod 211 remis à l'occupant de l'engin déraillable la mention :

« Heures limites du dérangement du canton heures minutes ».

Il est précisé que sur les sections de ligne équipées du bâton pilote électrique la clé témoin est remise dans ce cas à l'occupant de l'engin déraillable.

Article 2 H-05 : Circulation d'un engin déraillable entre la gare A et un point intermédiaire où il doit dérailler

Les dispositions appliquées sont analogues à celles prévues au Règlement [S 2 E] pour les embranchements de pleine voie munis d'un téléphone.

L'occupant de l'engin doit faire savoir au préalable au Chef de Gare **A** qu'il déraille au P.K.

Il doit être porteur d'un registre Mod 211.

1° Le Chef de la Gare **A** réalise au préalable le blocage du canton **A-B**.

Il est précisé que le canton peut être bloqué alors qu'il est encore occupé par un train se rendant de A à B comme le prévoit le Règlement **[S 2 E]** sans pour autant que cela ait été prévu par un OM.

2° Le Chef de la Gare **A** remet à l'occupant de l'engin un bulletin Mod 211 l'autorisant à se rendre jusqu'au PK pour y dérailler et lui donnant l'assurance que le canton **A-B** est bloqué. Il précise l'heure du dérangement de la voie (10 minutes avant le départ de toute circulation de la gare **A** ou de la gare **B**). L'engin déraillable peut suivre à

distance le train précédant sans en attendre voie libre dans ce cas mention en est faite sur le bulletin Modèle 211.

3° Dès que l'engin est déraillable et après dégagement du gabarit l'occupant transmet au au Chef de la Gare A la dépêche suivante inscrite sur son Mod 222 :

« Occupant engin déraillable à Chef de Gare **A** » engin déraillé au PK

Voie dégagée à heures minutes.

Après transmission de cette dépêche il est formellement interdit à l'occupant de l'engin déraillable de remettre sur rail l'engin et cela jusqu'à l'application des prescriptions prévues à l'article suivant.

4° Le Chef de la Gare **A** après avoir accusé réception à l'occupant de l'engin de la Dépêche ci-dessus, procède au déblocage du canton **A-B**.

Article 2 H-06 : Circulation d'un engin déraillable d'un point intermédiaire où il a déraillé à la gare **B** ou **A**

Lorsque l'occupant désire se rendre du point intermédiaire où il a déraillé à la gare **B** ou à la gare **A** la dépêche suivante :

« Occupant engin déraillable à Chef de Gare de **A**. Demande autorisation de me rendre du PK à la gare **A** (ou **B**) ».

Si le canton est libre et si l'engin déraillable peut circuler entre le PK et la gare **A** (ou **B**) sans gêner la circulation.

Le Chef de la gare **A** réalise le blocage du canton **A-B** puis transmet à l'occupant de l'engin la dépêche suivante :

« Chef de Gare **A** à occupant engin déraillable voie bloquée entre **A** et **B**. Pouvez vous rendre du PK à la gare **A** (ou **B**). Canton doit être dégagé à heures minutes ».

Si le canton est occupé par un train le blocage peut néanmoins être réalisé dans les conditions de l'article précédent.

Le Chef de gare A transmet à l'occupant de l'engin la dépêche suivante :

« Chef de Gare **A** à occupant engin déraillable. Voie bloquée entre **A** et **B**. Canton occupé par train parti de **A** ou de **B** à heures minutes
Dès le passage de ce train pouvez vous rendre du PK à la gare **A** (ou **B**) (en suivant à distance le train s'il s'agit d'un train circulant dans le même sens que l'engin ».

Dans l'un et l'autre cas dès que l'engin déraillable est arrivé à la gare **A** (ou **B**) le Chef de cette gare procède au déblocage du canton **A-B**.

Article 2 H-07 : Mesures à prendre en cas de dérangement des communications téléphoniques avec le P.K.

Deux cas sont à envisager :

1^{er} Cas : « Le dérangement se produit avant que l'occupant de l'engin déraillable n'ait pu transmettre à la gare **A** la dépêche annonçant le dégagement de la voie ».

L'occupant de l'engin déraillable revient immédiatement à la gare **A** ou se rend aussitôt à la gare suivante **B**. Dès l'arrivée de l'engin déraillable le Chef de Gare procède au déblocage du canton A-B.

2^e Cas : Le dérangement est constaté au moment où l'occupant de l'engin veut transmettre la dépêche de demande de voie.

L'occupant peut opérer de deux manières suivantes :

A – Arrêter le premier train qui se présente, remettre au Chef de convoi un avis dont il fait émarger le décalque. Cet avis, destiné au Chef de la Gare vers laquelle se dirige le train, indique à ce dernier que l'engin déraillable suit le train à distance et lui prescrit de ne laisser engager aucun train dans le canton jusqu'à l'arrivée de l'engin.

Le Chef de Convoi doit remettre cet avis au Chef de Gare dès l'arrivée du train en gare.

Par surcroît de précaution l'occupant de l'engin se fait remettre :

a) par le mécanicien

sur les lignes équipées du bâton pilote électrique la clé témoin,

b) par le Chef de Convoi

sur les autres lignes la feuille de marche.

B – Circuler dans les conditions prévues à l'article 2 H-02.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 I]

MESURES SPECIALES DE SECURITE

EN PERIODE D'HIVERNAGE

REGLEMENT [S 2 I]

S O M M A I R E

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 2 I-01 : Définition de la période d'hivernage - Responsabilités

CHAPITRE II

MESURES A PRENDRE PAR LES

AGENTS DE LA DIF

Article 2 I-02 : Mise en place des garde-lignes pour le service d'hivernage

Article 2 I-03 : Service d'hivernage des garde-lignes

Article 2 I-04 : Contrôle du service de surveillance des garde-lignes

Article 2 I-05 : Coupure ou avarie de la voie

CHAPITRE III

MESURES A PRENDRE PAR LES

AGENTS DE LA DTRP

Article 2 I-06 : Obligations des Chefs de Gare

Article 2 I-07 : Obligations particulières du personnel des gares

CHAPITRE IV

MESURES A PRENDRE PAR LES AGENTS

DE LA DIVISION PRINCIPALE TRACTION

Article 2 I-08 : Observations des signaux par les mécaniciens

Article 2 I-09 : Obligations du mécanicien lorsque son train a été arrêté en pleine voie

Article 2 I-10 : Observation de la plateforme

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 I]

MESURES SPECIALES DE SECURITE EN PERIODE D'HIVERNAGE

CHAPITRE I GENERALITES

Article 2 I-01 : Définition de la période d'hivernage - Responsabilités

La période d'hivernage s'étend normalement du 1^{er} Juillet au 30 Septembre. Toutefois si les conditions atmosphériques locales l'exigent ou le permettent le Directeur des Installations Fixes peut avancer ou reculer les limites d'hivernage sur certains districts. Il en rend compte au Directeur Général et avise le Directeur de la Production du Transport et le directeur du Matériel Roulant.

Pendant la période d'hivernage des mesures spéciales sont prises pour renforcer la surveillance de la voie et des circulations.

Les Chefs de section de la DIF, les Chefs de circonscription de la DTRP et les Chefs de Dépôt Mouvement sont responsables du fonctionnement des mesures spéciales de sécurité concernant leur service.

Les Chefs de District et les Chefs de Canton sont par ailleurs responsables de la surveillance de leur secteur conformément aux instructions intérieures de la DIF.

Les Directeurs de la DIF, de la DTRP et de la DMR, le Chef de la Division Entretien des IF, le Chef de la Division Principale Exploitation des gares de la DTRP, le Chef de la Division Principale Traction contrôlent l'application des mesures spéciales au cours de leurs tournées.

Les chapitres qui suivent concernent respectivement les mesures à prendre par les agents de chacune des Directions : **DIF, DTRP, DMR**.

Le garde-ligne effectue sa tournée dans le sens contraire de celui du train défini ci-dessus il doit parvenir à l'extrémité de son parcours un quart l'heure avant le passage de ce train, l'attendre et lui présenter le signal de voie libre s'il n'a rien constaté d'anormal.

En outre le garde-ligne doit visiter son parcours pendant toute la durée des pluies violentes, ainsi qu'à la fin des pluies violentes ou continues telles qu'elles sont définies à l'article **2 I-06**.

Si au cours de sa tournée, le garde-ligne constate que l'état de la voie ne permet pas le passage du train il se porte à l'avant du premier train attendu et l'arrête à 1 kilomètre au moins de l'obstacle (signal d'arrêt doublé de pétards).

Après avoir arrêté le train et placé un signal d'arrêt il se porte de l'autre côté de l'obstacle pour assurer l'arrêt des trains de l'autre sens de la circulation (en voie unique comme en

double voie). Le gare-ligne alerte ensuite le Chef de Canton et le Chef de District dont il dépend.

Chaque jour le garde-ligne rend compte de ses visites au Chef de Canton.

Une Instruction du chef de section IF fixe les modalités des tournées et les heures de départ de chaque garde-ligne.

Article 2 I-04 : Contrôle du service de surveillance des garde-lignes

Les Chefs de Canton doivent surveiller le service des garde-lignes et en cas de défaillance d'un garde-ligne pourvoir à son remplacement ou se substituer à lui, si besoin est.

Pendant la période d'hivernage les Chefs de Canton doivent visiter entièrement leur parcours au moins une fois par semaine en portant particulièrement leur attention sur l'état des remblais, des ouvrages d'art et des points susceptibles d'être immergés, sur les crues des marigots.

Ils ne doivent pas hésiter à envoyer, en plus des garde-lignes, des agents aux points se révélant dangereux.

Les Chefs de Districts sont responsables de la bonne exécution du service des garde-lignes, et multiplient à cet effet leurs tournées, notamment la nuit et lors des pluies violentes et continues pour vérifier si les garde-lignes sont bien à leur poste.

Ils contrôlent également l'équipement des garde-lignes (drapeaux, lanternes, approvisionnement en pétrole et pétards) équipement qui leur est fourni à la diligence des Chefs de Canton.

CHAPITRE II

MESURES A PRENDRE PAR LES AGENTS DE LA DIF

Article 2 I-02 : Mise en place des garde-lignes pour le service d'hivernage

Pendant la période d'hivernage et sur les zones particulièrement affectées par l'hivernage, soit en raison de la configuration du terrain, de la nature du sol, du tracé de la ligne, des ouvrages d'art ou de toutes autres causes des mesures spéciales sont prises.

Ces mesures consistent à mettre en place sur ces zones des garde-lignes dont les attributions sont définies à l'article qui suit :

Le parcours de chaque garde-ligne est fixé à 5km, les garde-lignes sont désignés nominativement par les Chefs de Districts concernés au plus tard le **1^{er} Juin** de chaque année ; la liste est adressée au Chef de Section qui la fait parvenir au plus tard le **20 Juin** au Chef ou Chef de la Division Entretien des IF.

Les zones où sont mis en place des garde-lignes sont arrêtées par les Chefs de Section de la DIF qui tiennent compte non seulement des considérations énoncées au début de cet article mais également de l'expérience acquise les années antérieures. La liste de ces

zones est communiquée chaque année avant le **20 Juin** au Chef du Département de la DIF.

Cette liste n'est pas limitative et tout Chef de Section peut, s'il le juge utile et eu égard aux précipitations et à leurs conséquences, être amené à envisager le gardiennage de zones autres que celles primitivement prévues ; dans ce cas il informe sans délai le Chef du Département de la DIF.

Article 2 I-03 : Service d'hivernage des garde-lignes

Chaque garde-ligne doit visiter le secteur qui lui est imparti une fois ou deux par jour, ces visites ont toujours lieu :

- après le lever du soleil, avant le premier train régulièrement annoncé qui doit circuler dans le canton.
- après le coucher du soleil, avant le premier train express, ou autorail pour les cantons que ces trains doivent emprunter de nuit.

Article 2 I-05 : Coupure ou avarie de la voie

Une fois alertés par le garde-ligne ou par tout autre moyen, le Chef de Canton et le Chef de District doivent se rendre immédiatement sur les lieux de la coupure ou de l'avarie de la voie (la submersion de la plateforme par les eaux même si les rails ne sont pas recouverts est considérée comme une avarie).

Le Chef de Canton arrivé sur les lieux met immédiatement son équipe en chantier.

Le Chef de District avise le Directeur Général, les Directeurs de la DIF, de la DTRP et de la DMR, le Chef de la Division Entretien des IF, le Chef du Mouvement et le Chef de Section Territorial des IF avant de se rendre sur les lieux par dépêche suivant :

« Suis avisé coupure (ou avarie) au PK..... me rends sur les lieux (indication de l'importance présumée d'après les renseignements reçus) ».

Une fois qu'il s'est rendu compte de l'importance de la coupure ou de l'avarie, des mesures à prendre et de la durée probable de l'interruption de la circulation, il envoie aux mêmes destinataires que pour le télégramme précédant une dépêche précisant l'importance de la coupure ou de l'avarie, la durée probable, en indiquant :

- a) soit qu'il peut établir la voie par ses propres moyens,
- b) soit qu'il demande l'envoi de matériel de secours et de personnel.

Dans ce dernier cas, le Chef de Section en accord avec le Chef de circonscription de la DTRP et le Chef de dépôt Mouvement procède à l'organisation des trains de secours et se rend immédiatement sur les lieux.

Bien entendu le Poste de Commandement est informé dans les deux cas.

CHAPITRE III

MESURES A PRENDRE PAR LES AGENTS DE LA DTRP

Article 2 I-06 : Obligations des Chefs de Gare

Quand l'une ou l'autre des conditions ci-dessous est réalisée :

- a) Pluie violente d'une durée supérieure à trois heures réduite à 2 heures s'il a déjà plu les dernières vingt-quatre heures.
- b) Pluie non violente mais continue d'une durée supérieure à six heures, réduite à quatre heures s'il a déjà plu les dernières vingt-quatre heures.

Les Chefs de Gare et sous leur entière responsabilité délivrer d'office à toutes les circulations un bulletin de marche à vue.

Ce bulletin est libellé comme suit :

Suite précipitations importantes ordre est donné au mécanicien du train n°..... du..... de marcher à vue jusqu'à la gare de (suivante) en réduisant sa vitesse de manière à être en mesure d'arrêter son convoi dans la partie de voie en vue en cas de danger pour la circulation et de s'arrêter à cette gare.

Ce bulletin avant d'être remis au mécanicien doit être lu et expliqué.

Le Chef de Gare doit aviser par téléphone les gare encadrantes de manière à ce que les trains se dirigeant vers sa gare soient porteurs de bulletins de marche prudente.

Par ailleurs le Chef de gare maintient en position de fermeture les signaux protégeant sa gare dans les deux sens pour arrêter toutes les circulations.

Le Chef de gare doit alerter par dépêche le ou les Chefs de districts du parcours concerné.

Ces diverses mesures doivent être appliquées par le Chef de Gare tant que persiste la pluie et jusqu'à ce que le Chef de District l'ait autorisé par dépêche à reprendre la circulation normale.

Article 2 I-07 : Obligations particulières du personnel des gares

Pendant l'hivernage certaines prescriptions du Règlement Général de Sécurité doivent faire l'objet d'une attention toute particulière.

Il s'agit notamment :

- des arrêts mobiles aux entrées des voies de garage ou de service qui doivent toujours être disposés de manière à empêcher les véhicules en stationnement d'engager les voies principales en étant poussés par le vent. De plus, le premier

véhicule de la rame doit être immobilisé au moyen de cales placées sous les bandages.

- des wagons laissés sur les voies de garage ou de service qui doivent avoir leur frein serré.
- de la fermeture des portes de véhicules incorporés dans les trains ou en stationnement dans les gares.

CHAPITRE IV

MESURES A PRENDRE PAR LES AGENTS

DE LA DIVISION PRINCIPALE TRACTION

Article 2 I-08 : Observations des signaux par les mécaniciens

Pendant la période de l'hivernage et surtout pendant les tornades, les mécaniciens doivent redoubler d'attention de manière à percevoir les signaux d'arrêt qui peuvent leur être faits et à entendre l'explosion des pétards.

Article 2 I-09 : Obligations du mécanicien lorsque son train a été arrêté en pleine voie

Quand un train est arrêté en pleine voie par un agent de la DIF ou par tout autre moyen (signal d'arrêt) le mécanicien ne doit remettre le convoi en marche qu'après avoir pris précautions suivantes :

- a) L'arrêt a été provoqué par un agent de la DIF, le mécanicien doit obtenir de cet agent l'assurance que l'état de la voie permet la circulation du convoi en toute sécurité,
- b) Si l'arrêt a été provoqué par un autre moyen, le mécanicien contrairement aux dispositions du chapitre IV du Règlement **[S 2 A]** n'est pas autorisé à continuer sa marche.

Il doit au préalable entrer en liaison avec les gares encadrantes pour demander des instructions. S'il ne peut obtenir la liaison par fil ou par exprès avec ces gares, il doit attendre d'avoir obtenu d'un agent qualifié de la DIF. L'assurance que le convoi peut continuer en toute sécurité.

Article 2 I-10 : Observation de la plateforme

Lorsque la plateforme de la voie est recouverte par les eaux même si le rail est visible le mécanicien doit s'arrêter immédiatement. En l'absence d'agent de la DIF il prend lui-même la décision de franchir cette zone.

La zone doit être, dans tous les cas, franchie au pas avec le pilotage éventuel de l'agent de la DIF si ce dernier est présent sur les lieux.

SOCIETE TRANSRAIL SA
SENEGAL / MALI

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 2 J]

GRUE DE RELEVAGE DU MATERIEL DERAILLE

WAGONS DE SECOURS

REGLEMENT [S 2 J]

SOMMAIRE

Article 2 J-01 :	Demande du train grue
Article 2 J-02 :	Acheminement du train grue
Article 2 J-03 :	Vérification et surveillance
Article 2 J-04 :	Mesures à prendre sur le chantier
Article 2 J-05 :	Protection du chantier
Article 2 J-06 :	Protection vis-à-vis des conducteurs électriques aériens
Article 2 J-07 :	Autorisation de commencer les travaux
Article 2 J-08 :	Dispositions à prendre dès la fin des travaux
Article 2 J-09 :	Wagons de secours

REGLEMENT DE SECURITE [S 2 J]

GRUE DE RELEVAGE DE MATERIEL DERAILLE

WAGONS DE SECOURS

Article 2 J-01 : Demande du train grue

C'est à l'agent supérieur du matériel qui est d'astreinte sur la circonscription où s'est produite l'incident qu'il appartient de formuler la demande, s'il juge nécessaire que la grue doit être utilisée, de préférence au wagon de secours.

Cette demande est à adresser au PC, en précisant l'orientation à donner à la grue lors de son acheminement par exemple :

- cabine côté Dakar ou
- cabine côté Kidira.

Pour les travaux prévus à l'avance, un ordre Mouvement doit être établi et préciser toutes les dispositions à prendre.

Eventuellement la grue peut être utilisée à d'autres travaux que les relevages du matériel roulant.

Article 2 J-02 : Acheminement du train grue

Les déplacements du train grue doivent être autorisés par le PC qui décide de la marche à utiliser. Ce train peut circuler seul ou incorporé dans la composition d'un train régulier ou facultatif. Sa vitesse est limitée à 30km/h.

Article 2 J-03 : Vérification et surveillance

En sus du personnel normalement prévu pour équiper les trains, ce train doit être accompagné par un agent de maîtrise matériel qui en connaît les particularités techniques.

Article 2 J-04 : Mesures à prendre sur le chantier

Avant l'arrivée de la grue sur le chantier, l'agent supérieur matériel chargé de la direction du relevage, doit prévoir toutes les dispositions utiles pour assurer le relevage avec la grue. Il doit renseigner le Chef de circonscription DTRP qui doit être présent sur les lieux et le Chef de Section **IF** sur la durée probable du relevage et sur toutes les mesures qui lui apparaissent nécessaires. En particulier, celles concernant la sécurité. Il doit demande le blocage des voies engagées et s'en assurer.

- a) pour le matériel déraillé,
- b) pour la grue au repos,
- c) pour la grue pendant les opérations de relevage : flèche, charge, cabine et contrepoids, calages.

Dans une gare l'agent supérieur matériel devra se faire remettre par le Chef de Gare un bulletin Modèle 211, attestant la protection des voies intéressées.

En ligne (voie unique) l'agent supérieur matériel devra se faire remettre par le Chef de Gare de la 1^{ère} gare encadrante rencontrée, un bulletin Modèle 211, attestant le blocage de voie unique entre les gares encadrantes.

En ligne (double voie) l'agent supérieur matériel exige le blocage des 2 voies entre les 2 gares encadrantes. Toutefois, il faut ménager la possibilité de dégager l'une des voies pour le passage de certaines circulations prioritaires. A cet effet, le ou les Chefs de gare concernés peuvent démander le déblocage de la voie intéressée à l'agent supérieur matériel. Les dépêches suivantes sont échangées entre le Chef de Gare et l'agent supérieur matériel, en utilisant le téléphone de secours de la grue qui doit être branchée dès l'arrivée de celle-ci sur le chantier et pendant toute la durée des travaux de relevage.

*« Chef de gare A à agent supérieur matériel dirigeant le relevage au PK.....
..... heures minutes ».*

*« Prenez dispositions pour dégager gabarit voie n° en vue du passage
du ou des trains n° ».*

L'agent supérieur matériel une fois le gabarit de la voie dégagé transmet au Chef de Gare **A** la dépêche suivante :

« Agent supérieur matériel à Chef de Gare A »

*« Vous donne assurance que gabarit voie n° est, et restera dégagé
jusqu'à nouvel avis » heures minutes.*

A la réception de cette dépêche, le Chef de la Gare **A** procède au déblocage du canton sur la voie concernée avec le Chef de la Gare **B**.

Les trains devront être expédiés après remise au mécanicien d'un bulletin ordonnant la marche à vue du PK..... au PK (zone encadrant le chantier).

L'agent supérieur matériel fait placer, par surcroît de précautions, à 200m du chantier et du côté du train attendu un signal d'arrêt appuyé de pétards, ce signal n'est effacé qu'après l'arrêt effectif du train et si rien ne s'y oppose par ailleurs. Il est remis en place après le passage du train.

Après passage des circulations concernées, les Chefs de Gares **A** et **B** procèdent au nouveau blocage de la voie qui avait été déblocuée. Ils en informent l'agent supérieur matériel dirigeant le relevage sur le chantier par une dépêche ainsi libellée :

*« Chef de gare A à agent supérieur matériel dirigeant le relevage » au PK.....
..... heures minutes.*

*« Prenez note que voie n° est à nouveau bloquée à Heures minutes »
«et pouvez engager le gabarit de cette voie pour les travaux de relevage ».*

L'agent supérieur matériel accuse réception de ce télégramme.

Article 2 J-05 : Protection du chantier

Pour compléter ces mesures de sécurité, l'agent supérieur matériel devra faire couvrir le chantier par la mise en place des agrès prévus à cet effet dans le train de secours. C'est-à-dire : jalons, drapeaux rouges, feux rouges, pétards, de part et d'autre du chantier, calages éventuels d'aiguilles.

Article 2 J-06 : Protection contre les conducteurs électriques aériens

Si qu cours des travaux un conducteur électrique ou une nappe de conducteurs risque d'être mis en contact avec une partie mobile de la grue ou sa charge, l'agent supérieur matériel devra demander suivant le cas, la coupure du courant, ou le déplacement des conducteurs.

Article 2 J-07 : Autorisation de commencer les travaux

Les 2 agents supérieurs DTRP et DMR devront vérifier la bonne exécution des mesures concernant le ou les blocages d'origine. Ils en sont conjointement responsables.

Ce n'est qu'après cette vérification et celles concernant les autres mesures prévues aux articles précédents et si rien ne s'y oppose que l'agent supérieur matériel pourra alors donner l'ordre de manœuvrer la grue et de commencer les travaux.

L'agent supérieur DTRP tiendra le PC informé.

Article 2 J-08 : Dispositions à prendre dès la fin des travaux

Dès que la grue est « repliée » et le train grue prêt à repartir, après visite du train et essais de freins réglementaires, l'agent supérieur matériel avise son collègue de la DTRP, et si rien ne s'y oppose, fait procéder au ramassage des agrès de couverture. Le PC est avisé par les soins de l'agent supérieur de la DTRP.

Article 2 J-09 : Wagons de secours

Des dispositions analogues de sécurité sont à prendre en ce qui concerne les relevages effectués au moyen des wagons de secours.