

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 3 A]

PRESCRIPTIONS SPECIALES

AUX LIGNES DE VOIE UNIQUE

REGLEMENT [S 3 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

MISE EN MARCHÉ DES TRAINS

Article 3-01 : Agent spécial

Article 3-02 : Mise en marche des trains - Généralités

Article 3-03 : Annonce des trains facultatifs et supplémentaires sur les sections de ligne
Non régulées

Article 3-04 : Autorisation de mise en marche sur les sections de ligne non régulées

Article 3-05 : Annonce des trains facultatifs et supplémentaires sur les sections de ligne
Régulées

Article 3-06 : Mise en marche des trains spéciaux

Article 3-07 : Mise en marche des trains spéciaux n'ayant pas donné lieu à un Ordre de
Mouvement

Article 3-08 : Mise en marche exceptionnelle d'un train non régulièrement annoncé

Article 3-09 : Suppression d'un train

CHAPITRE II

DEMANDE DE VOIE

Article 3-10 : Demande de voie pour un train régulier

Article 3-11 : Expédition des trains réguliers en cas de non fonctionnement du téléphone

Article 3-12 : Franchissement sans arrêt d'une gare par train régulier

Article 3-13 : Demande de voie pour un train non régulier régulièrement annoncé

Article 3-14 : Expédition des trains non réguliers régulièrement annoncés en cas de non
Fonctionnement du téléphone

Article 3-15 : Demande de voie pour un train à marche indéterminée

Article 3-16 : Circulation des trains de travaux

Article 3-17 : Engagement du canton de travail par un train de travaux

Article 3-18 : Dégagement du canton de travail par un train de travaux

Article 3-19 : Engagement des trains de travaux dans le canton de travail en cas de non
Fonctionnement du téléphone

CHAPITRE III

CIRCULATIONS DES TRAINS

Article 3-20 : Respect des croisements

Article 3-21 : Rétention des trains à croiser, manœuvre des signaux

Article 3-22 : Visa des croisements sur la feuille de marche

Article 3-23 : Mesures de sécurité à prendre en cas de changement de croisement

Article 3-24 : Mesures de sécurité à prendre en cas de dépassement

CHAPITRE IV

SECOURS

Article 3-25 : Transmission de la demande de secours par le Chef de gare

Article 3-26 : Régimes de circulation consécutifs à la demande de secours

Article 3-27 : Trains se dirigeant vers la machine de secours en cas de non fonctionnement du téléphone

Article 3-28 : Mise en mouvement exceptionnelle du train en détresse lorsque le secours a été demandé par l'avant

Article 3-29 : Train en détresse poussé par un autre dans le cas de secours demandé à l'arrière

Article 3-30 : Devoir du chef de convoi lorsque le train en détresse arrive à gare en avant sans avoir attendu le secours demandé par l'arrière

Article 3-31 : Impossibilité pour le dépôt sollicité de fournir le secours

Article 3-32 : Machine de secours devenue inutile

Article 3-33 : Départ des machines de secours

Article 3-34 : Circulations des machines de secours

Article 3-35 : Mesures à prendre par le chef de gare qui expédie la machine de secours par l'avant ou par l'arrière dans le canton où se trouve le train en détresse

CHAPITRE V

OBSTRUCTION DE VOIE

Article 3-36 : Obstruction de voie – Mesures à prendre par les agents des gares et du PC.
Transbordement

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

EN CAS DE NON FONCTIONNEMENT DU TELEPHONE

Article 3-37 : Généralités sur les dispositions exceptionnelles

Article 3-38 : Autorisation de changement de croisement donnée par une gare à la gare
Suivante au moyen d'un train

Article 3-39 : Prise de voie à la gare suivante pour un train au moyen d'un train de même
Sens

Article 3-40 : Changement de croisement par expédition hors tour

CHAPITRE VII

CIRCULATION DES TRAINS EN AVANCE

Article 3-41 : Généralités sur la circulation des trains en avance

Article 3-42 : Cessation de la circulation en avance en cas d'interruption des communications
Téléphoniques

Article 3-43 : Respect des croisements par un train circulant en avance

Article 3-44 : Etablissement des bulletins remis aux occupants des engins déraillables

Article 3-45 : Décompte des gains et pertes de temps

Article 3-46 : Champ d'application du présent chapitre

REGLEMENT [S 3 A]

PRESCRIPTIONS SPECIALES

AUX LIGNES A VOIE UNIQUE

CHAPITRE I

MISE EN MARCHÉ DES TRAINS

Article 3-01 : Agent spécial

Chaque section de ligne dépend d'un agent spécial de la voie unique. L'annexe n°1 au présent règlement fixe les secteurs des agents spéciaux.

A chaque changement de service l'agent spécial fait distribuer aux chefs de gare de son secteur, le livret de la marche des trains, il opère de même pour les annexes et rectificatifs à ce livret ainsi que pour les O.M. concernant les trains spéciaux

Cette distribution est faite contre émargement sur un état de distribution des gares destinataires, le chef de la dernière gare intéressée renvoie à l'agent spécial l'état de distribution émargé par les chefs de gare.

Article 3-02 : Mise en marche des trains - Généralités

Les trains réguliers sont mis en marche sans formalité

Les trains à marche tracée autres que les trains réguliers (trains facultatifs, trains spéciaux et trains supplémentaires) ne peuvent être mis en marche qu'avec l'autorisation de l'agent spécial qui doit au préalable les annoncer.

Article 3-03 : Annonce des trains facultatifs et supplémentaires sur les sections de ligne Non régulées

Pour une mise en marche d'un train facultatif ou d'un train supplémentaire les dispositions ci-après sont appliquées suivant que l'annonce est effectuée par téléphone ou par avis écrit.

a) Annonce par téléphone :

L'agent spécial de la voie unique avise les gares concernées par la dépêche ci-dessous transmise de gare en gare :

« Agent spécial voie unique à toutes les gares de à..... – Prenez note que le train facultatif n°.....ou.....5ème train n°.....(train supplémentaire) aura lieu le Entre (gare de départ) et (gare d'arrivée). Prévenez dépôt, I.F et trains de travaux ».

La gare d'arrivée accuse réception par la dépêche suivante transmise si possible par fil direct :

« Gare de à agent spécial voie unique (indiquer sa résidence) Reçu par fil omnibus la dépêche ci-après arrivant de gare en gare (reproduction de la dépêche d'annonce).

b) **Annonce par écrit :**

Le train facultatif ou supplémentaire peut également être annoncé par avis écrit, ces avis (autant d'avis que de gares) sont distribués suffisamment à temps aux chefs de gare concernés contre émargement. Lorsque la feuille de distribution des avis émargée par toutes les gares parvient à la gare d'arrivée. Le chef de gare la conserve et avise l'agent spécial par la dépêche suivante :

« Gare de.....à Agent spécial de la voie unique (indiquer la résidence). Reçu du chef de convoi du train n°....., la feuille émargée par toutes les gares des avis d'annonce du train n°..... (Reproduction de l'avis d'annonce »).

Si la feuille n'est pas émargée par toutes les gares la dépêche doit préciser les gares qui n'ont pas émargé.

En cas d'interruption du téléphone la feuille de distribution émargée est retournée d'urgence à l'agent spécial.

Article 3-04 : Autorisation de mise en marche sur les sections de ligne non régulées

Aucun train facultatif ou supplémentaire ne peut être mis en marche tant que l'agent spécial de la voie unique n'a pas acquis l'assurance que ce train a été régulièrement annoncé à toutes les gares de son parcours.

Il autorise alors la mise en marche du train à la gare de départ en lui transmettant la dépêche suivante :

« Agent spécial..... (Résidence) à gare de..... (gare d'origine). J'autorise la mise en marche du train partant de.....à.....heures..... Minutes le..... annoncé de à..... »

Dans le cas où l'annonce n'aurait pu être faite que sur une partie du parcours du train la dépêche est alors libellée comme suit :

« Agent spécial (Résidence) à gare de (Gare d'origine). Le train n°..... partant de à heures..... minutes.....le et devant avoir lieu jusqu'à.....n'est annoncé que de à..... »

J'autorise sa mise en marche sur ce dernier parcours. Faites le nécessaire pour circulation comme train à marche indéterminée sur le reste du parcours. »

Article 3-05 : Annonce des trains facultatifs et supplémentaires sur les sections de ligne Régulées (1)

Sur les sections de lignes régulées et lorsque l'agent spécial est le chef du PC dépêche d'annonce est transmise par le circuit de régulation aux gares intéressées et chef du PC autorise la mise en marche dès qu'il a reçu l'accusé de réception de toutes les gares

Article 3-06 : Mise en marche des trains spéciaux

L'horaire des trains spéciaux fait l'objet d'un Ordre de Mouvement le document est établi et signé par le chef de Mouvement, il est par ailleurs soumis au visa des directeurs de la D.P.T., de la DMR et de la DIF

L'Ordre de Mouvement est distribué suffisamment à temps par les soins de l'agent spécial de la voie unique aux agents suivants :

- les chefs de toutes les gares du parcours,
- les chefs de dépôt intéressés,
- les chefs de sections et chefs de districts intéressés,
- les chefs de convoi circulant sur la section de ligne concernée.

La feuille de distribution doit être émargée par les chefs de gare de résidence des agents intéressés et elle est retournée à l'agent spécial une fois la distribution terminée.

S'il y a urgence la dernière gare fait transmettre une dépêche à l'agent spécial donnant l'assurance que la distribution a été faite.

Après que l'agent spécial a eu la certitude que l'Ordre de Mouvement a été porté à la connaissance des gares intéressées le train spécial doit être annoncé et sa mise en marche autorisée dans les mêmes conditions qu'un train facultatif.

Toutefois dans les dépêches réglementaires transmises l'expression « train facultatif n est remplacé par train spécial prévu par Ordre de Mouvement n° ... ».

Article 3-07 : Mise en marche des trains spéciaux n'ayant pas donné lieu à un Ordre de Mouvement

Si exceptionnellement un train spécial doit être mis en marche sans avoir donné lieu à un Ordre de Mouvement la dépêche ou l'avis écrit d'annonce doit comporter les indications utiles relatives à la marche du train (horaire, vitesse, croisements, dépassements).

Article 3-08 : Mise en marche exceptionnelle d'un train non régulièrement annoncé

Une gare peut exceptionnellement expédier d'un train non régulièrement annoncé, c'est le cas notamment d'un train non régulier dont l'annonce n'a pu être faite.

Dans ce cas il y a lieu de se conformer rigoureusement aux dispositions suivantes :

1° le chef de gare de départ indique sur la feuille de marche et sur le bulletin Mod 211 remis au chef de convoi que le train n'est pas régulièrement annoncé et qu'il doit s'arrêter à toutes les gares. Le chef de convoi avant le départ doit s'assurer que cette prescription, a bien été remplie.

2° le train s'arrête à chaque gare pour recevoir par bulletin Mod 211 remis au chef de convoi l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante.

Cet ordre n'est donné par le chef de la gare A qu'après qu'il se doit assuré que le dernier train expédié de B vers A est arrivé à A et qu'aucun train ne sera plus expédié de B vers A jusqu'à l'arrivée à B du train non régulièrement annoncé. Le présent règlement

précise aux articles 3-13 et 3-15 le texte des dépêches à échanger avant l'expédition du train.

Ceci implique qu'un train non annoncé ne peut être expédié en cas de non fonctionnement du téléphone toutefois les dispositions particulières sont prévues dans ce cas pour la circulation de la machine de secours.

Par ailleurs il faut assurer l'arrêt des trains de sens contraire dans les gares où ils doivent croiser cette circulation imprévue. En conséquence le chef de la gare de croisement doit, avant d'accorder la voie à ce train, prendre les mesures propres à retenir ou arrêter les trains de sens contraire.

Article 3-09 : Suppression d'un train (1)

Quand il est décidé de supprimer un train le chef de gare A à partir de laquelle le train est supprimé en avise la gare suivante B dans le sens de la circulation du train par la dépêche suivante : « Gare A à gare B – Train n°..... partant normalement de ma gare à heures..... minutes le est supprimé de A à B.

Chaque gare du parcours du train opère de même avec la gare suivante s'il y a lieu.

Tout chef gare qui a reçu cette dépêche considère alors le train comme étant supprimé entre la gare précédente et sa gare et il avise par écrit les chefs de convoi des trains qui devaient le croiser à sa gare.

L'agent spécial de la voie unique doit être informé par les voies les plus rapides.

CHAPITRE II

DEMANDE DE VOIE

PARAGRAPHE 1 – TRAINS REGULIERS

Article 3-10 : Demande de voie pour un train régulier

Quinze minutes au plus tôt et cinq minutes au plus tard avant l'heure de départ ou de passage d'un train régulier le chef de gare A transmet à la gare suivante la dépêche ci-après « Gare de (A) à gare de B. Puis-je envoyer train n°..... »

A laquelle la gare questionnée répond, si rien ne s'y oppose :

« Pouvez envoyer train n°..... »

Aussitôt après le départ ou le passage du train le chef de gare A l'annonce par la dépêche :

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

Article 3-11 : Expédition des trains réguliers en cas de non fonctionnement du téléphone

En cas d'interruption du téléphone les trains réguliers sont expédiés en respectant l'ordre prévu au Livret de Marche (notamment pour les croisements), toutefois le présent règlement autorise la circulation des trains hors tour de gare à gare.

Le chef de convoi est prévenu par bulletin Mod 211 de l'interruption du téléphone, le chef de gare provoque si besoin est, l'arrêt du train à cet effet. Le train continue ensuite sa marche jusqu'au signal d'arrêt absolu de la gare suivante qu'il trouve fermé (le train n'ayant pas été annoncé).

Article 3-12 : Franchissement sans arrêt d'une gare par train régulier

Quand un train doit franchir une gare sans arrêt et que la voie est libre le chef de gare présente au train le signal à main de voie libre prévu au règlement S I A. Ce n'est qu'à la vue de ce signal que le mécanicien qui aura suffisamment ralenti peut reprendre sa marche. Sur les lignes équipées de la signalisation lumineuse la mise à voie libre des signaux concernés dispense de la présentation du signal à main de voie libre et du ralentissement à observer par le mécanicien.

PARAGRAPHE 2 – TRAINS FACULTATIFS SPECIAUX OU SUPPLEMENTAIRES

Article 3-13 : Demande de voie pour un train non régulièrement annoncé

Le chef de gare qui doit expédier un train facultatif, spécial ou supplémentaire régulièrement annoncé opère dans les mêmes conditions que pour un train régulier. Toutefois les dépêches à transmettre diffèrent.

Le chef de gare A transmet à la gare B suivante la dépêche ci-après :

« Gare A à gare B – Dernier train reçu de B est train n°.....Puis je envoyer train facultatif (ou supplémentaire) n°.....(ou spécial)

Le chef de gare B, après avoir pris les mesures propres à retenir ou à arrêter et retenir les trains se dirigent vers A répond suivant le cas :

« Dernier train expédié de B vers A est bien train n°.....Pouvez envoyer train.....n°..... (facultatif, supplémentaire ou spécial). »

Ou bien

« Dernier train expédié de B vers A n'est pas un train n°..... mais train n°..... Pouvez expédier train n°.....(facultatif, supplémentaire ou spécial) après arrivée du train n°.....(dernier train expédié) »

Le départ du train facultatif, supplémentaire ou spécial est annoncé à la gare suivante par la dépêche :

« Train n°..(facultatif, supplémentaire ou spécial) parti à ...heures..minutes »

Article 3-14 : Expédition des trains non réguliers régulièrement annoncés en cas de non Fonctionnement du téléphone

En cas d'interruption du téléphone les trains facultatifs, supplémentaires ou spéciaux régulièrement annoncés peuvent être expédiés dans les mêmes conditions que les trains réguliers.

PARAGRAPHE 3 – TRAIN A MARCHE INDETERMINEE

Article 3-15 : Demande de voie pour un train à marche indéterminée

Pour l'expédition d'un train à marche indéterminée la voie est demandée comme pour un train facultatif, supplémentaire ou spécial article 3-13 toutefois dans le texte des dépêches, il ya lieu de remplacer l'expression « train facultatif supplémentaire ou spécial » par « train circulant aux conditions de l'article 3-08 »

Ces trains ne peuvent circuler que si le téléphone fonctionne (sauf l'exception prévue pour la machine de secours).

PARAGRAPHE 4 – TRAINS DE TRAVAUX

Article 3-16 : Circulation des trains de travaux

Les trains de travaux circulent jusqu'à la gare précédant leur parcours de travail comme trains facultatifs spéciaux ou trains à marche indéterminée.

Sur leur parcours de travail (canton de travail) leur horaire doit être réglé de telle sorte qu'ils puissent dégager le canton au moins dix minutes avant l'heure normale de départ ou de passage du premier train circulant entre les deux gares encadrant le canton.

L'agent qui accompagne le train de travaux est dénommé chef de transport, il accomplit notamment les attributions normalement dévolues au chef de convoi en matière sécurité.

Article 3-17 : Engagement du canton de travail par un train de travaux

Avant de laisser engager le canton par un train de travaux le chef de gare qui expédie le train doit au préalable bloquer le canton (canton de travail).

Il applique à cet effet les dispositions prévues au chapitre I du Règlement S 2 G blocages de voie, dispositions particulières à certains chantiers de pleine voie.

Article 3-18 : Dégagement du canton de travail par un train de travaux

Quand le train de travaux est garé à l'une des gares ? Le chef de cette gare où la circulation normale peut être reprise, procède au déblocage du canton avec la gare voisine suivant les dispositions prévues au chapitre I du Règlement S 2 G.

Article 3-19 : Engagement des trains de travaux dans le canton de travail en cas de non Fonctionnement du téléphone

En cas d'interruption du téléphone, les trains de travaux arrivés sur leur parcours de travail ne peuvent circuler qu'à la vitesse d'un homme au pas et à la condition d'être couverts à l'avant et à l'arrière dans les conditions réglementaires, ils doivent par ailleurs dégager le canton 20 minutes avant l'heure normale de départ ou de passage du premier train circulant entre les deux gares encadrantes.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TRAINS

PARAGRAPHE 1 – CROISEMENTS

Article 3-20 : Respect des croisements

Tout train X ne peut quitter une gare qu'après l'arrivée des trains de sens contraire ayant lieu et dont l'heure normale d'arrivée précède l'heure normale de départ du train X.

Les croisements réguliers sont indiqués sur le livret de la marche et sur les Ordres du Mouvement fixant les horaires des trains spéciaux.

Article 3-21 : Rétention du train à croiser, manœuvres des signaux

Lorsqu'un train X ne doit être expédié qu'après l'arrivée de un ou de plusieurs trains de sens contraire le chef de gare doit prendre les mesures propres à retenir ou à arrêter et retenir le train X jusqu'à l'arrivée du ou des trains de sens contraire.

En cas de croisement les signaux d'arrêt absolu sont manœuvrés dans les conditions prévues par l'Annexe II du Règlement S 6 A de plus les trains ne doivent pas être admis à pénétrer en gare que l'un après l'autre (la réception simultanée de deux trains de sens contraires est formellement interdite).

En outre un signal d'arrêt à main doit être placé sur chacune des voies à l'endroit où les trains doivent s'arrêter.

Article 3-22 : Visa des croisements sur la feuille de marche

Le chef de gare ne doit faire partir aucun des trains croiseurs avant d'avoir communiqué avec les deux chefs de convoi et signalé le croisement sur les feuilles de marche commençant par le train arrivé le dernier (1).

PARAGRAPHE 2 – CHANGEMENTS DE CROISEMENT

Article 3-23 : Mesures de sécurité à prendre en cas de changement de croisement

Lorsqu'un train X doit normalement croiser à la gare A un train Y le chef de la gare A peut si cette mesure présente un avantage pour le service et après entente avec le chef de gare suivante B reporter le croisement des trains X et Y à la gare B.

A cet effet les gares A et B échangent les dépêches suivantes :

« Gare A à gare B – Dernier train reçu de B est train n°.....à Heures minutes. Puis-je expédier train X sans attendre train Y »

Le chef de gare B s'il est d'accord et si le dernier train expédié vers A est bien le train mentionné sur la dépêche prend les mesures propres à retenir ou arrêter train Y »

« Gare B à gare A – Dernier train expédié vers A est train n°..... Je retiens train Y – Expédier train X ».

Le chef de la gare B opère éventuellement de même avec la gare suivante C.

Le chef de la gare A expédie le train X après l'avoir annoncé et lui avoir remis l'ordre écrit Mod 205 de continuer jusqu'à la gare B (bulletin de changement de croisement)

PARAGRAPHE 3 – DEPASSEMENT DES TRAINS

Article 3-24 : Mesures de sécurité à prendre en cas de dépassement

Tout chef de gare peut lorsque cette mesure présente un avantage pour le service modifier l'ordre de succession de deux trains de même sens, soit en expédiant l'un des trains avant son retour au-delà de son point de garage normal, soit en garant l'un des trains avant son point de garage normal.

Le train ainsi expédié hors tour, est lorsque le téléphone fonctionne, nécessairement annoncé à la gare suivante par la dépêche ci-après :

« De A (gare expéditrice) à B (gare suivante). Prenez note que le train n°.....passe hors tour devant train n°.. gare ici pour cause de retard ou en retard de.... »

Le chef de la gare B opère de même avec la gare C si besoin est.

Le chef de convoi du train expédié hors tour reçoit du chef de la gare A un bulletin Mod 211 l'avisant de l'intervention ; de même la gare à partir de laquelle est repris l'ordre normal de circulation avise le chef de convoi du train par bulletin Mod 211. Entre ces deux gares le train n'a pas à être arrêté en dehors des gares où il a un arrêt normal, par contre il est nécessairement arrêté à la gare origine de l'intervention et à la gare fin de l'intervention.

Quand le téléphone ne fonctionne pas l'expédition hors tour s'effectue de gare à gare chaque chef de gare remettant au train un bulletin Mod 211 de hors tour pour la gare suivante où il doit s'arrêter et où le chef de convoi doit indiquer l'identité de son train au chef de gare.

Si le train expédié hors tour ne transporte pas de voyageurs, il peut prendre de l'avance sur son horaire mais ne doit pas prendre de l'avance sur l'horaire du train qui devait passer le premier, exception faite sur les sections de ligne où la circulation en avance est autorisée (chapitre VII du présent règlement).

CHAPITRE IV

SECOURS

Article 3-25 : Transmission de la demande de secours par le chef de gare

Après avoir reçu la demande de secours du train en détresse, demande établie suivant les dispositions du chapitre VII du règlement S 2 le chef de gare transmet la dépêche suivante à la gare de résidence du dépôt devant assurer le secours :

« Gare de..... à gare de (résidence du dépôt de secours). Train n°..... en détresse au kilomètre par suite Demande machine (ou machine et wagon de secours au dépôt de... Dernier train (dans la direction de la demande de secours) expédié par ma gare est train n°..... »

Cette demande doit être obligatoirement transmise de gare à gare par fil omnibus jusqu'à la gare de secours.

S'il existe un circuit direct ou un circuit semi-direct elle est également transmise par ce circuit afin de hâter les préparatifs, et de permettre dès sa réception le départ de la machine de secours si le téléphone fonctionne.

Le chef de gare après avoir lancé la demande de secours avise par dépêche ou bulletin le chef de convoi du train en détresse sous la forme suivante : « Machine (ou machine et wagon) de secours demandée à dépôt de..... »

Article 3-26 : Régimes de circulation consécutifs à la demande de secours

Toutes les dispositions qui suivent ont été arrêtées afin de rendre toujours possible la circulation de la machine de secours même si le téléphone ne fonctionne pas.

A partir du moment où la demande secours a été reçue par fil omnibus par une gare deux régimes de circulation bien différents se trouvent créés pour les trains se dirigeant vers la gare de secours.

1° Le régime de circulation des trains engagés entre le dernier train mentionné sur la demande de secours et la gare de secours et la gare de secours. (Ces trains sont soit le dernier train mentionné dans la demande de secours, soit les trains qui arrivent à la gare avant ce train).

Ces trains ont la voie sur la machine de secours, c'est-à-dire qu'en cas de non fonctionnement du téléphone la machine de secours est retenue à la gare suivante pour le croiser.

2° Le régime de circulation des trains qui arrivent à une gare après le dernier travail mentionné sur la demande du secours (en effet le train en détresse a pu se remettre en marche ou être poussé jusqu'à la gare suivante et y être croisé ou dépassé par d'autres trains).

La machine de secours a la voie sur ces trains, c'est-à-dire qu'en cas de non fonctionnement du téléphone ces trains sont retenus à cette gare pour la croiser. Lorsque le téléphone fonctionne, ces trains doivent avant d'être expédiés faire l'objet d'un changement de croisement avec la machine de secours.

En résumé dans les cas de non fonctionnement du téléphone, le passage du dernier train mentionné sur la demande de secours matérialise le changement du régime de circulation que doivent observer les chefs de gare pour les trains se dirigeant vers la gare de secours.

Article 3-27 : Trains se dirigeant vers la machine de secours en cas de non fonctionnement du téléphone

En cas de non fonctionnement du téléphone tout chef de gare qui va recevoir un train se dirigeant vers la machine de secours prend les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir ce train, puis il opère comme suit devant le cas :

1° Le train qui se présente est le dernier train mentionné sur la demande de secours ou un train arrivant à sa gare avant ce train, le chef de gare expédie ce train en lui remettant l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante pour y prendre de nouveaux ordres.

2° le train qui se présente arrive à sa gare après le dernier train mentionné sur la demande de secours, le chef de gare reteint ou arrête et retient ce train jusqu'à l'arrivée de la machine de secours.

Article 3-28 : Mise en mouvement exceptionnelle du train en détresse lorsque le secours a été demandé par l'avant

Lorsqu'une demande de secours a été lancée par l'avant le train en détresse doit en principe rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours.

Toutefois il y a exception dans les quatre cas suivants :

1° cas : un train est arrêté dans une gare en avant pour y croiser le train en détresse.

Le chef de gare dès qu'il a connaissance de la détresse expédie le train vers la gare qui précède le train en détresse en appliquant les dispositions réglementaires concernant les changements de croisement.

Le chef de la gare qui précède le train en détresse après avoir pris les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir les trains (y compris la machine de secours) se dirigeant vers le train en détresse expédie la machine du train qui vient d'arriver avec ordre écrit d'aller chercher le train en détresse et de le ramener à sa gare en précisant par écrit qu'il arrête toute circulation jusqu'à son retour.

2° cas : un train est garé pour laisser passer le train en détresse.

En voyant passer la demande de secours le chef de gare, où le train est garé, donne au mécanicien l'ordre écrit d'aller chercher le train en détresse et le ramener à sa gare.

Il précise sur cet ordre écrit qu'il prend les mesures utiles pour arrêter et retenir la machine de secours et toute autre circulation. Cette machine qui circule au lieu et place de la machine de secours peut circuler de la même manière qu'une machine de secours en cas de non fonctionnement du téléphone.

3° cas : le chef de la première gare en avant sachant qu'un train vient par l'arrière peut si c'est avantageux faire pousser le train en détresse par ce train jusqu'à sa gare. Il doit au préalable envoyer au chef de convoi du train en détresse une dépêche ou un avis écrit lui prescrivant de se laisser pousser en lui précisant qu'il a pris les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir la machine de secours et tout autre train.

4° cas : si le train en détresse est en mesure de reprendre sa marche, le chef de convoi avise le chef de la première gare en avant par avis écrit ou par dépêche. Si la mesure est avantageuse le chef de gare lui ordonne par avis ou par dépêche de continuer sa marche en précisant qu'il arrête et retient la machine de secours et tout autre train jusqu'à l'arrivée à sa gare du train en détresse.

« Le chef de convoi ne peut autoriser la mise en mouvement du train qu'après avoir reçu cet ordre ».

Dans les quatre cas les trains qui suivent le dernier train mentionné sur la demande de secours peuvent être amenés à se diriger vers la machine de secours, ces trains ne peuvent quitter une gare qu'après que le chef de gare ait effectué le changement de croisement avec la machine de secours. Si le téléphone ne fonctionne pas ces trains doivent attendre l'arrivée de la machine de secours.

Article 3-29 : Train en détresse poussé par un autre dans le cas de secours demandé par l'arrière

Quand une demande de secours a été lancée à l'arrière le train en détresse peut être poussé jusqu'à la gare en avant par un train de même sens.

La machine du train pousseur peut, le cas échéant, abandonner tout ou partie de son train en appliquant si besoin est, les dispositions du règlement S 2 A relatives au fractionnement d'un train en pleine voie.

Article 3-30 : Devoirs du chef de convoi lorsque le train en détresse arrive à la gare en avant sans avoir attendu le secours demandé par l'arrière

Quand une demande de secours a été lancée par l'arrière et que le train en détresse arrive seul ou poussé par un autre train à la gare en avant le chef de convoi doit immédiatement prévenir le chef de cette gare de la demande de secours.

Le chef de gare prend alors les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir les trains se dirigeant vers la machine de secours, ils ne peuvent être expédiés jusqu'à la gare suivante qu'après demande de changement de croisement avec la machine de secours. En cas de non fonctionnement du téléphone ces trains doivent attendre l'arrivée de la machine de secours.

Article 3-31 : Impossibilité pour le dépôt sollicité de fournir le secours

Lorsque le dépôt sollicité se trouve dans l'impossibilité de fournir la machine de secours il doit informer par les moyens les plus rapides la gare qui a lancé la demande de secours et il lui est désormais interdit d'envoyer la machine de secours qu'il ne reçoive une nouvelle demande.

Le chef de gare lance alors la demande dans la direction convenable et il avise par bulletin Mod 211 le chef de convoi du train en détresse dans les termes suivants :

« Dépôt X..... ne peut fournir machine, j'adresse demande à dépôt Y ».

Article 3-32 : Machine de secours devenue inutile

Si la machine de secours devient inutile l'ordre d'arrêter cette machine est transmise par fil comme suit :

« Train n°..... en détresse au Km..... Remis en marche, machine secours inutile, faites la rentrer au dépôt ».

Le premier train marchant en sens inverse quittant la gare qui a expédié l'ordre emporte confirmation écrite de cet ordre sur état de confirmation Mod 211.

De même quand le dépôt ne peut fournir la machine de secours, comme il est indiqué à l'article précédent, le chef de gare qui a lancé la demande de secours transmet par fil omnibus dans la direction où la demande de secours avait été demandée la dépêche suivante :

« Prenez note que dépôt de..... ne pouvant fournir la machine de secours la circulation de la machine de secours est supprimée de (gare du dépôt) au PK (point de détresse du train) »

Le premier train marchant en sens inverse de la machine de secours supprimée et quittant la gare qui a expédié la demande de secours, emporte confirmation écrite de cet ordre.

Article 3-33 : Départ des machines de secours

Les machines de secours ne peuvent être mises en route que sur une demande formelle écrite ou reçue par fil dans les conditions prévues à l'article 3-25.

Le mécanicien conduisant la machine de secours doit être porteur d'une copie de la demande de secours. Cette copie lui est remise.

- soit par la gare de secours, si la machine part après que cette gare ait reçu par fil omnibus la demande de secours.
- Soit par une gare du parcours qui a déjà reçu la demande de secours par fil omnibus au moment du passage de cette machine.

Article 3-34 : Circulation des machines de secours

Les machines de secours s'arrêtent à toutes les gares pour y prendre l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante, si rien ne s'y oppose par ailleurs et ainsi de suite jusqu'au train en détresse.

Si le téléphone fonctionne l'expédition de la machine de secours est subordonnée à l'échange des dépêches suivantes :

« Gare A à gare B – Dernier train reçu de B est train n°..... Puis-je envoyer la machine de secours ».

La gare B répond suivant le cas :

« Gare B à gare A – Dernier train expédié de B vers A est bien train n°.....
Pouvez envoyer machine de secours ».

« Gare B à gare A – Dernier train expédié vers A n'est pas train n° mais train n°.....
- Quand aurez reçu train n°.....pourrez envoyer machine de secours

Et enfin :

« Gare A à gare B – machine de secours partie à heures.....minutes

Si le téléphone ne sonne pas :

L'expédition de la machine de secours est liée au respect du principe qui a été énoncé plus haut, c'est-à-dire que le chef de gare doit arrêter et retenir la machine de secours jusqu'à l'arrivée du dernier train mentionné sur la demande de secours, et l'expédie après l'arrivée de ce train.

Article 3-35 : Mesures à prendre par le chef de gare qui expédie la machine de secours par l'avant ou par l'arrière dans le canton où se trouve le train en détresse

Si la machine de secours est arrivée par l'avant le chef de gare donne au mécanicien tous les renseignements utiles qu'il possède sur la position du train et si ce dernier n'a pas été autorisé à se laisser pousser par l'arrière, il expédie la machine après lui en avoir donné l'ordre écrit.

Si la machine de secours arrive par l'arrière le chef de gare qui précède le train en détresse après avoir donné au mécanicien tous les renseignements utiles lui donne l'ordre d'aller pousser le train (1), la machine doit marcher avec précaution aux abords du point où elle doit trouver le train en détresse et le pousser jusqu'au point où une voie d'évitement lui permet de passer en tête.

Si la machine de secours, arrivée par l'arrière ne trouve pas le train au point kilométrique indiqué, elle doit continuer avec précaution jusqu'à la gare suivante pour y prendre les ordres du chef de gare.

CHAPITRE V

OBSTRUCTION DE LA VOIE

Article 3-36 : Obstruction de la voie – Mesures à prendre par les agents des gares et du PC – Transbordement

Dès qu'il est avisé par le chef de convoi d'un train se trouvant dans le canton de l'obstruction de la voie (Règlement S 2 A – chapitre VII) le chef de la gare en avant rend aussitôt compte de l'incident au chef du Mouvement et à l'agent spécial de la voie unique.

Suivant l'importance de l'obstruction, le chef du mouvement ou l'agent spécial de la voie unique peut prescrire d'assurer les transports de voyageurs par transbordement.

La circulation entre la coupure et les gares encadrants est alors assurée en pilotage ; sur chaque tronçon aucun train ne peut circuler entre l'obstacle et la gare voisine sans être accompagné par le pilote désigné par le chef de gare concerné.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

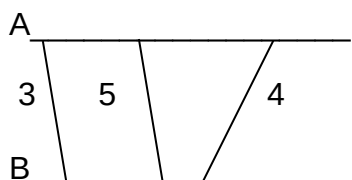
EN CAS DE NON FONCTIONNEMENT DU TELEPHONE

Article 3-37 : Généralités sur les dispositions exceptionnelles

Le présent règlement subordonne les changements de croisement à un échange de dépêches, ce qui interdit lorsque le téléphone ne fonctionne pas, l'expédition d'un train X d'une gare A vers la gare B avant l'arrivée d'un train Y qu'il doit y croiser. Cette interdiction peut être fort gênante, notamment lorsque le train X est le dernier train mentionné sur une demande de secours.

Les dépêches réglementaires peuvent être échangées par exprès, mais c'est toujours très long et souvent impossible. Aussi lorsque cela présente un avantage a-t-on recours aux dispositions exceptionnelles, ces dispositions consistant notamment à se servir d'un train pour permettre aux chefs de gare d'échanger des avis rendant possible le report de croisement. Les trois articles qui suivent donnent l'exemple de ces cas concrets et sont les seuls autorisés.

Article 3-38 : Autorisation de changement de croisement donné par une gare à la gare suivante au moyen d'un train



Les trains 5 et 4 se croisent normalement à la gare B, les trains 3 et 4 sont à l'heure (le chef de gare A le savait avant l'interruption Du téléphone) le train 5 a un retard important.

Le chef de la gare A après avoir pris les mesures pour retenir ou pour arrêter et retenir les trains impairs jusqu'à l'arrivée du train 4 expédie le train 3 avec l'ordre suivant remis au chef de convoi :

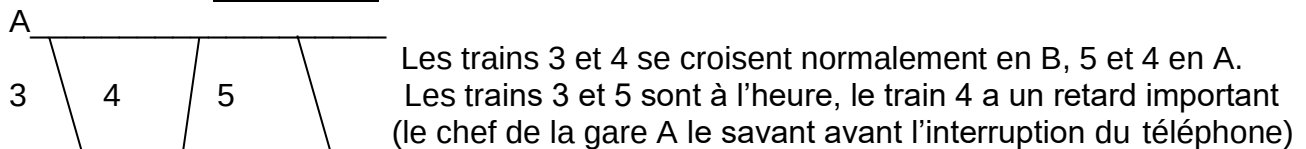
« Ordre de vous arrêter à la gare B et de remettre au chef de gare l'avis suivant ».

« Gare A à gare B – Dernier train expédié de A vers B est train 3 à heures..... minutes. Expédiez après l'arrivée de ce train 4, retiens train et tout train impair ».

En possession de cet avis le chef de la gare B expédie le train 4 à la gare A après avoir remis au chef de convoi l'ordre suivant :

« Ordre de vous rendre jusqu'à la gare A pour y prendre de nouveaux ordres. Le chef de gare A retient le train impair jusqu'à votre arrivée ».

Article 3-39 : Prise de voie à la gare suivante pour un train au moyen d'un train de même sens



Le chef de la gare A décide de prendre la voie pour pouvoir expédier le train 5

Il opère comme suit : il remet au chef de convoi du train l'ordre ainsi libellé :

« Ordre de vous arrêter à la gare B et de remettre au chef de gare l'avis suivant :

« Gare A à gare B après arrivée train 3 porteur du présent ordre, retenez train 4 et tout train pair et m'accuser réception en utilisant machine HLP du train 3. Vous expédiez train après accusé réception ».

Dès réception de cet avis le chef de la gare B prend les mesures utiles pour retenir ou arrêter et retenir les trains pairs jusqu'à l'arrivée du train 5.

Il expédie la machine HLP du train 3 avec l'ordre ainsi libellé remis au mécanicien.

« Ordre de vous rendre à la gare A et de vous y arrêter et de remettre au chef de gare l'avis suivant » :

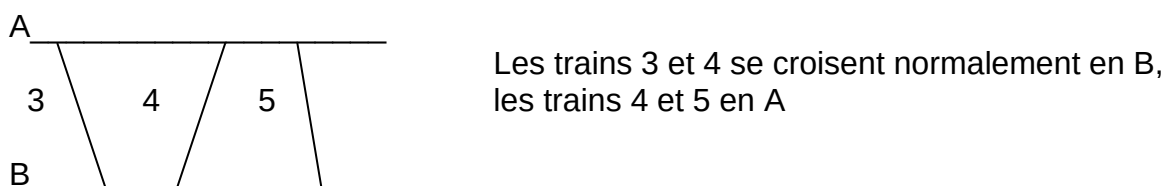
« Gare B à la gare A, bien reçu votre avis porté après le train 3. Arrête train 4 et tout train pair jusqu'à l'arrivée du train 5 ».

A la réception de cet avis le chef de la gare A après mise en adjonction de la machine du train 3 expédie le train 5 sur B en remettant au chef de convoi l'ordre suivant :

« Ordre de vous rendre jusqu'à la gare B pour y prendre de nouveaux ordres ».

Le chef de la gare B retient le train 4 et tout autre train pair jusqu'à votre arrivée ».

Article 3-40 : Changement de croisement par expédition hors tour



Les trains 5 et 4 sont à l'heure, le train 3 a un très gros retard et circulent derrière le train 5. Le train 5 est à la gare A, le chef de la gare A sachant que B ne peut expédier le

train 4 jusqu'à l'arrivée du train 3, décide d'envoyer le train 5 hors tour du train 3 sans attendre l'arrivée du train 4.

Après avoir pris les mesure pour retenir ou pour arrêter et retenir le train 3 et tout autre train impair le chef de la gare A remet au chef de convoi du train 5 un ordre ainsi libellé :

« Ordre de vous rendre jusqu'à la gare B pour y croiser le train 4 et de vous arrêter à cette gare pour remettre au chef de gare l'avis suivant »:

« Gare A à gare B envoyer train 4 après l'arrivée train 5, retient train 3 et tout train impair jusqu'à arrivée train 4 ».

Le chef de la gare B expédie le train 4 après avoir reçu cet avis en lui remettant l'ordre suivant :

« Ordre de vous rendre jusqu'à la gare A pour y prendre de nouveaux ordres. Le chef de la gare retient le train impair jusqu'à votre arrivée ».

CHAPITRE VII

CIRCULATION DES TRAINS EN AVANCE

Article 3-41 : Généralités sur la circulation des trains en avance

Seul le régulateur a qualité pour faire circuler un train ne transportant pas de voyageurs en avance sur son horaire.

Le régulateur ne peut prendre cette initiative que si le circuit de régulation et le circuit omnibus fonctionnent et il doit au préalable informer toutes les gares intéressées par dépêche et avoir reçu accusé réception de chacune d'elles.

Article 3-42 : Cessation de la circulation en avance en cas d'interruption des communications téléphoniques

Lorsqu'un train circulant en avance arrive dans une gare à partir de laquelle les communications téléphoniques sont interrompues, il doit être retenu à cette gare et n'en repartir qu'à l'heure réglementaire si rien ne s'y oppose par ailleurs.

Article 3-43 : Respect des croisements par un train circulant en avance

Un train circulant en avance ne peut quitter une gare qu'après avoir effectué les croisements prévus au Livret de Marche ou après que les mesures réglementaires concernant les changements de croisement aient été prises.

Article 3-44 : Etablissement des bulletins remis aux occupants des engins déraillables

Les chefs de gare doivent tenir compte des circulations en avance pour l'établissement des bulletins Mod 211 remis aux occupants des engins déraillables (Règlement S 2 H).

Article 3-45 : Décompte des gains et pertes de temps

Pour le décompte des gains et pertes de temps on établit la différence entre le temps alloués au livret de marche et ceux effectivement réalisés.

Article 3-46 : Champ d'application des dispositions du présent chapitre

Les dispositions de ce chapitre sont applicables à toutes les sections de ligne soumises à l'action d'un poste de Régulation.

ANNEXE I AU REGLEMENT [S 3 A]

SOMMAIRE

Article 1 : Zones d'action des agents spéciaux

Article 2 : Mesures à prendre en cas de dérangement du circuit de régulation

Article 3 : Soins à apporter pour suivre l'annonce des trains non réguliers

Article 4 : Tenue du registre Mod 222 réservé à l'agent spécial

AGENTS SPECIAUX DE LA VOIE UNIQUE

Article 1 : Zones d'action des agents spéciaux

Les agents spéciaux de la voie unique sont pour l'ensemble du réseau :

Ligne principale et la section

Agent spécial

- Dakar – Thiès
- Thiès – Kidira

Chef PC Thiès

Embranchements

- Diourbel – Tamba

- d° -

Article 2 : Mesures à prendre en cas de dérangement du circuit de régulation

En cas d'interruption du circuit de Régulation :

1° Sur les sections Thiès – Diourbel le chef du PC avise le chef de gare de Thiès qui devient agent spécial pour la section où le circuit est en dérangement.

2° Sur les sections Diourbel – Guinguinéo et Guinguinéo – Tambacounda le chef du PC avise le chef de gare de Guinguinéo qui devient agent spécial pour la section où le circuit est en dérangement.

3° Sur la section Diourbel – Touba le chef du PC avise le chef de gare de Diourbel qui devient agent spécial pour cette section de ligne.

4° Sur la section Tambacounda – Kidira le chef du PC avise le chef de gare de Tambacounda qui devient agent spécial pour cette section de ligne.

Article 3 : Soins à apporter pour suivre l'annonce des trains non réguliers

Pour éviter tout retard dans la réception de l'accusé de réception de la feuille de distribution ou de l'accusé de réception de la dépêche d'annonce, l'agent spécial doit se préoccuper tout particulièrement de l'acheminement de la feuille de distribution ou de la transmission de la dépêche d'annonce et il doit pas hésiter à intervenir là où il constate une discontinuité dans le déroulement normal.

Article 4 : Tenue des registres Mod 222 réservé à l'agent spécial

Dans les résidences d'un agent spécial un registre Mod 22 doit être exclusivement réservé aux dépêches d'annonce et aux ordres que peuvent donner les agents notamment les autorisations de mise en marche des trains autres que les trains réguliers. Ce registre doit être tenu par l'agent spécial lui-même, toutefois au niveau du PC le chef du PC peut faire tenir ce registre par un agent spécialement désigné.

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 3 B]

GARES TEMPORAIRES DE VOIE UNIQUE

REGLEMENT [S 3 B]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 3 B-01 : Définition

Article 3 B-02 : Caractéristiques des gares temporaires

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES

RELATIVES A L'ANNONCE DES TRAINS

Article 3 B-03 : Annonce des trains aux gares fermées à la sécurité à leur heure normale de passage

Article 3 B-04 : Annonce des trains parvenant pendant la suspension de sécurité

CHAPITRE III

MESURES CONCERNANT LES SIGNAUX

ET LES AIGUILLES

Article 3 B-05 : Signaux et aiguilles

CHAPITRE IV

CESSATION ET REPRISE DE LA SECURITE

Article **3 B-06** : Cessation de la sécurité

Article **3 B-07** : Reprise de la sécurité

Article **3 B-08** : dérangement du téléphone à la reprise de la sécurité

CHAPITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

Article **3 B-09** : Cessation particulière de la sécurité

Article **3 B-10** : Demande de voie de la gare temporaire à la gare B avant d'avoir reçu
Ou expédié un train à cette gare.

Article **3 B- 11** : Prolongation d'ouverture ou reprise anticipée de la sécurité

Article **3 B-12** : Manœuvres effectuées par un train dans une gare temporaire fermée
à la sécurité

REGLEMENT [S 3 B]

GARES TEMPORAIRES DE VOIE UNIQUE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 3 B-01 : Définition

On appelle gares temporaires des Etablissements désignés au Livret de Marche des Trains et qui sont autorisés à cesser la sécurité pendant une ou plusieurs périodes de la journée

Article 3 B-02 : Caractéristiques des gares temporaires

Pendant qu'une gare est fermée à la sécurité, il ne peut y avoir aucun croisement, garage ou dépassement et aucun train ne peut y avoir son origine ou son terminus.

Pendant la période de cessation de la sécurité le téléphone omnibus est mis en communication directe entre les gares permanentes.

L'abréviation S.S (Sans Sécurité) est portée à gauche des heures des trains qui passent à la gare intéressée pendant la cessation de la sécurité.

Une consigne établie par le Chef de Circonscription DPT précise les conditions dans lesquelles les gares temporaires cessent et reprennent la sécurité compte tenu par ailleurs des dispositions du présent règlement.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES

RELATIVES A L'ANNONCE DES TRAINS

Article 3 B-03 : Annonce des trains aux gares fermées à la sécurité à leur heure Normale de passage

L'annonce des trains non réguliers n'est pas obligatoire pour les gares fermées à la sécurité à l'heure normale de passage de ces trains.

Par suite au moment de l'annonce d'un train non régulier une ou plusieurs gares fermées à la sécurité au passage du train de distribution sont également fermées en regard du nom de ces gares la mention « S.S au passage du train annoncé » suivie de sa signature. Si l'annonce est faite au téléphone, l'agent spécial précise les gares en question sous la forme suivante :

« Agent spécial de..... à toutes gares de à sauf gares..... S.S au passage du train annoncé ».

Article 3 B-04 : Annonce des trains parvenant pendant la suspension de la sécurité

Si, par suite de retard d'un train distributeur ou de la transmission par téléphone de la dépêche d'annonce, certaines gares alors fermées à la sécurité et qui ne sont pas

portées comme S.S dans l'annonce du train non régulier n'ont pu être touchées, l'état de distribution ou de la dépêche d'annonce est annoté, comme il convient avec la mention :
« Gares de fermées à la sécurité, non avisées ».

L'agent spécial doit alors appliquer à ce train les mesures prescrites pour la circulation des trains non régulièrement annoncés sur le parcours concerné.

CHAPITRE III

MESURES CONCERNANT

LES SIGNAUX ET LES AIGUILLES

Article 3 B-05 : Signaux et aiguilles

Pendant la suspension de la sécurité, les signaux carrés des gares temporaires sont mis en position d'ouverture et annulés par une croix de Saint-André.

Les aiguilles sont disposés et cadénassées pour assurer la continuité sur la voie principale directe, les arrêts mobiles sont disposées et cadénassées pour assurer la protection des voies principales.

Au droit de chaque aiguille d'entrée est placé un guidon jaune muni d'un dispositif réfléchissant (ce guidon remplace le signal de ralentissement présenté par l'aiguilleur).

Les chefs de convoi circulant sur une section de ligne à gare temporaire doivent, outre leur équipement normal, être porteurs de clés de secours des cadenas standards immobilisant les aiguilles et les arrêts mobiles, elles leur sont remises contre émargement par le chef de la gare permanente qui est à l'origine de la section considérée et elles sont rendues par le chef de convoi contre émargement au chef de la gare permanente terminus de la section. Le chef de cette gare s'assure de l'application de cette disposition.

CHAPITRE IV

CESSATION ET REPRISE DE LA SECURITE

Article 3 B-06 : Cessation de la sécurité

En principe une gare temporaire T ne doit cesser la sécurité qu'après le passage des trains pour lesquels elle est normalement ouverte à la sécurité.

Si un ou plusieurs trains ne sont pas passés, elle peut néanmoins cesser la sécurité à condition qu'aucun de ces trains n'y ait de croisement, de garage, ou de dépassement ou n'y ait origine ou son terminus.

Si le téléphone, fonctionne, elle avise par dépêche chacune des gares ouvertes à la sécurité qui l'encadrent par la dépêche ;

« A..... heures minutes T à A ou cesse la sécurité ».

Article 3 B-07 : Reprise de la sécurité

A l'heure prévue pour la reprise de la sécurité la gare temporaire remet son téléphone dans le circuit et transmet aux deux gares encadrantes ouvertes à la sécurité la dépêche ci-après :

« De T à A ou B à heures.....minutes reprends le service de sécurité – M'informer sur les trains pour le passage desquels gare T était normalement fermée à la sécurité.

A et B répondent suivant le cas que tous ces trains sont passés ou ne sont pas tous passés.

« A ou B à T pris note reprise sécurité – Train non passé : Néant ».

Ou

« A ou B à T pris note, reprise sécurité – train X non reçu, train Y non expédié.

Ceci permet à T de connaître la position des trains X et Y.

Les gares A et B transmettent le cas échéant les avis ou dépêches concernant ces trains, changements de croisements, changements de garage, etc...

Article 3 B-08 : Dérangement du téléphone à la reprise de la sécurité

Dans ce cas, les gares encadrantes ouvertes à la sécurité transmettent d'office à la gare temporaire les renseignements indiqués à l'article précédent.

Elles utilisent à cet effet soit un exprès, soit le premier train circulant après l'heure normale de reprise.

De plus, si les premiers trains pour lesquels la gare temporaire doit reprendre la sécurité se croisent à cette gare ou si l'un a son terminus à cette gare (croisement d'ordre) elles remettent au chef de convoi de ces trains l'ordre suivant :

« Ordre est donné au train n°. de s'arrêter au signal d'entrée de la gare de.... De n'entrer en gare qu'après avoir communiqué avec le chef de gare ».

CHAPITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 3 B-09 : Cessation particulière de la sécurité

Si T cesse la sécurité après que le dernier train circulant dans le sens de A vers B par exemple, a eu son origine ou son terminus à T, ou a été dépassé à T ou bien était un train à marche indéterminée, T doit indiquer à A l'heure d'arrivée du dernier train reçu de A et l'heure de départ du dernier train expédié vers B.

Ces dispositions permettent aux gares A et B d'être pleinement informées dans le cas où elles auraient par la suite des dépêches de demande de voie à échanger.

Article 3 B-10 : Demande de voie de la gare temporaire à la gare B avant d'avoir reçu ou expédié un train à cette gare

Si la gare temporaire est amenée à adresser une dépêche de demande de voie à B pour un train autre qu'un train régulier alors qu'elle n'a reçu aucun train de cette gare depuis la reprise de la sécurité ou expédié aucun train vers cette gare, elle se renseigne au préalable auprès de la gare A en ce qui concerne le dernier train reçu de B ou expédié vers B.

Article 3 B-11 : Prolongation d'ouverture ou reprise anticipée de la sécurité

La gare temporaire doit se renseigner auprès des gares A et B sur les trains commandés et devant normalement passer pendant la période où elle est exceptionnellement ouverte à la sécurité.

Pour la cessation et la reprise de la sécurité, elle opère comme il est indiqué au chapitre IV.

Article 3 B-12 : Manœuvres effectuées par un train dans une gare temporaire fermée à la sécurité

Si exceptionnellement un train doit différer un wagon dans une gare temporaire fermée à la sécurité le chef de convoi opère comme suit selon le cas :

1° cas : Le chef de convoi trouve le chef de gare

Ce dernier après avoir fermé les signaux d'arrêt absolu, prend la direction de la manœuvre.

2° cas : Le chef de convoi ne trouve pas le chef de gare

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 recarde nasse 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.

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 4 A]

PRESCRIPTIONS SPECIALES
AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

REGLEMENT [S 4 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE

MISE EN MARCHE DES TRAINS

Article 4-01 : Rôle de l'agent spécial de la double-voie

Article 4-02 : Mise en marche des trains réguliers

Article 4-03 : Mise en marche des trains facultatifs supplémentaires ou spéciaux

Article 4-04 : Suppression d'un train

CHAPITRE II

CIRCULATIONS DES TRAINS

Article 4-05 : Affection des voies principales

Article 4-06 : Modification de l'ordre normal de succession des trains

CHAPITRE III

SECOURS

Article 4-07 : Transmission de la demande de secours

Article 4-08 : Avis donné par le chef de gare au chef de convoi qui a lancé le secours

Article 4-09 : Expédition et circulation de la machine de secours

Article 4-10 : Demande de secours lancée par l'arrière

Article 4-11 : Demande de secours lancée par l'avant

Article 4-12 : Précautions à prendre par le chef de gare qui expédie la machine de secours par l'avant vers le train en détresse

CHAPITRE IV

MOUVEMENTS A CONTRE VOIE

Article 4-13 : Définition d'un mouvement à contre voie

Article 4-14 : Précautions à prendre par un chef de gare expédiant un mouvement à contre voie

Article 4-15 : Obligations des mécaniciens circulant à contre voie

Article 4-16 : Les trois cas de circulation à contre voie

CHAPITRE V

VOIE UNIQUE TEMPORAIRE

TRANSBORDEMENT

Article 4-17 : Dispositions générales

Article 4-18 : Principes du pilotage

Article 4-19 : Organisation du pilotage –Mise en place des gardes des aiguilles intermédiaires

Article 4-20 : Trains circulant à contre sens, obligations des mécaniciens

Article 4-21 : Cessation du pilotage

Article 4-22 : Retrait des consignes remises aux gardes des aiguilles intermédiaires

Article 4-23 : Exploitation en voie unique

Article 4-24 : Organisation du double pilotage

Article 4-25 : Cessation du double pilotage

CHAPITRE VI

CIRCULATION DES TRAINS EN AVANCE

Article 4-26 : Circulation en avance « condition nécessaires à remplir »

Article 4-27 : Etablissement des bulletins remis aux occupants des engins déraillables

Article 4-28 : Décompte des gains et des pertes de temps

Article 4-29 : Champ d'application du présent chapitre

Annexe I : Agents spéciaux de la double voie

REGLEMENT [S 4 A]

PRESCRIPTIONS SPECIALES

AUX LIGNES A DOUBLE VOIE

CHAPITRE I

MISE EN MARCHE DES TRAINS

Article 4-01 : Rôle de l'agent spécial de la double voie

Chaque section de ligne dépend d'un agent spécial de la double voie, l'Annexe N° 1 au présent règlement fixe les secteurs des agents spéciaux.

A chaque changement de service l'agent spécial fait distribuer aux chefs de gare son secteur le Livret de Marche des trains il opère de même pour les annexes et rectificatifs à ce livret et les O.M concernant les trains spéciaux.

Cette distribution est faite contre émargement sur un état des gares destinataires, le chef de la dernière gare intéressée renvoie à l'agent spécial l'état de distribution émargé par les chefs de gare.

Article 4-02 : Mise en marche des trains réguliers

La mise en marche des trains réguliers s'effectue sans formalités particulières.

Article 4-03 : Mise, en marche des trains facultatifs supplémentaires, spéciaux

Les trains facultatifs, supplémentaires, spéciaux sont annoncés par téléphone par l'agent spécial par la dépêche suivante :

« Train facultatif n° (ou spécial ou 2^e train partant de (gare origine à) heures..... minutes,..... le aura lieu jusqu'à(gare terminus) »

Toutefois la mise en marche d'un train autre qu'un train régulier peut, exceptionnellement s'effectuer sans annonce préalable, notamment si le téléphone ne fonctionne pas dans ce cas le train doit s'arrêter à toutes les gares pour identification.

Un train à marche indéterminée peut circuler même en cas de non fonctionnement du téléphone. Dans ce cas, il doit s'arrêter à toutes les gares pour identification.

Article 4-04 : Suppression d'un train

L'annonce de la suppression d'un train doit être faite par dépêche aux chefs de gare intéressés ; l'agent spécial en est informé.

Toutefois en cas de dérangement du téléphone les trains peuvent être supprimés sans annonce préalable.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TRAINS

Article 4-05 : Affectation des voies principales

Sur les sections de ligne à double voie chaque voie principale est affectée à un sens de circulation, les trains empruntant normalement la voie de droite dans le sens de leur marche.

Article 4-06 : Modification de l'ordre normal de succession des trains

Le Régulateur peut, lorsque cette mesure présente un avantage, modifier l'ordre normal de succession de deux trains, soit en faisant garer l'un des trains avant son garage normal, soit en faisant expédier l'un des trains avant son tour au-delà de son point de garage normal. Le Régulateur avise les gares concernées de cette modification de l'ordre de succession.

Si la régulation ne fonctionne pas tout chef de gare peut prendre l'initiative de modifier l'ordre de succession des trains, dans ce cas il avise par téléphone la gare suivante, cette gare peut de son côté opérer de la même manière et ainsi de suite.

Le non fonctionnement de la régulation et du téléphone n'entraîne aucune restriction à la possibilité de modifier l'ordre normal de succession des trains mais le train ainsi expédié doit alors s'arrêter à toutes les gares pour identification par les chefs de gare.

CHAPITRE III

SECOURS

Article 4-07 : Transmission de la demande de secours

Quand il y a lieu de demander le secours le chef de convoi se conforme aux dispositions contenues dans le règlement S 2 A chapitre VII. Il peut suivant les circonstances particulières, la situation du train par rapport aux gares voisines et à la circulation des autres trains, demander le secours par l'arrière ou par l'avant, il inscrit la demande de secours sur le carnet à souches Mod 210n elle est libellée comme suit :

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

Dans le cas où la machine est demandée par l'avant, il ajoute la mention :

« le train ne sera pas remis et ne se laissera pas pousser ».

Le chef de gare qui reçoit la demande par fil, par exprès ou portée par la machine du train la transmet par fil direct et omnibus à la gare de secours, le Poste de Commandement est avisé.

Article 4-08 : Avis donné par le chef de gare au chef de convoi qui a lancé le secours

Le chef de gare après avoir lancé la demande de secours avise par dépêche ou bulletin le chef de convoi du train en détresse sous la forme suivante : « Machine (ou machine et wagon) de secours demandé au dépôt de »

Dans le cas où le dépôt sollicité n'est pas en mesure de fournir la machine de secours le chef de gare avise le chef de convoi du train en détresse dans les termes suivants :

« Dépôt de X ne peut fournir machine, j'adresse demande à dépôt Y »

Article 4-09 : Expédition et circulation de la machine de secours

La machine de secours est expédiée par la gare de secours dès réception de la dépêche de demande de secours au fil direct.

La machine de secours circule en marche indéterminée « que le téléphone fonctionne ou non) jusqu'à la gare précédant le train en détresse où le mécanicien prend les instructions du chef de gare.

Le mécanicien conduisant la machine de secours doit être porteur d'une copie de la demande de secours.

Article 4-10 : Demande de secours lancée par l'arrière

Si le secours a été demandé par l'arrière le train peut se remettre en marche avant l'arrivée de la machine de secours ou être poussé par le train de même sens.

La machine de secours, lorsqu'elle se présente, continue alors prudemment jusqu'à la gare en avant et y prend les instructions du chef de gare.

Article 4-11 : Demande de secours lancé par l'avant

Si le secours a été demandé par l'avant le train en détresse doit rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours. Il ne peut se remettre en marche ou être poussé qu'avec l'autorisation du chef de la gare en avant. Cette autorisation, faisant soit l'objet d'un avis écrit soit d'une dépêche, est ainsi libellé :

« Ordre de vous laisser pousser (ou vous remettre en marche) retiens machine de secours à ma gare »

Article 4-12 : Précautions à prendre par le chef de gare qui expédie la machine de secours par l'avant vers le train en détresse

Lorsque le secours est demandé par l'avant le chef de gare doit avant d'envoyer la machine de secours s'assurer au préalable que le chef de convoi du train en détresse a bien porté sur la demande de secours la mention : « le train ne sera pas remis en marche et ne se laissera pas pousser » et que par ailleurs aucun train ni engin déraillables n'est engagé entre le train en détresse et sa gare.

CHAPITRE IV

MOUVEMENTS A CONTRE VOIE

Article 4-13 : Définition d'un mouvement à contre-voie

On entend par mouvements à contre-voie les mouvements effectués en sens contraire du sens normal de circulation à l'exclusion du cas de voie unique temporaire qui fait l'objet du chapitre V.

Leur organisation ne permet la circulation que d'un seul mouvement à contre-voie.

Article 4-14 : Précautions à prendre par un chef de gare expédiant un mouvement à contre-voie

Avant de faire circuler un mouvement à contre-voie un chef de gare doit s'assurer au préalable que les trois conditions suivantes sont remplies :

1° Le point extrême que doit atteindre le mouvement à contre-voie est protégé.

2° La partie de voie parcourue à contre-voie est libre de toute circulation (engin déraillable compris).

3° La partie de voie parcourue à contre-voie peut être engagée par aucune circulation empruntant une aiguille intermédiaire.

Le chef de gare expédie le mouvement en remettant au chef de convoi un bulletin d'ordre (1) comportant ces indications utiles concernant les PK des aiguilles prises en pointe à contre-voie, les zones de ralentissement avec le taux autorisé, les PK des PN équipés de l'annonce automatique comme le précise l'article suivant :

Article 4-15 : Obligations des mécaniciens circulant à contre-voie

La circulation à contre-voie doit se faire en marche à vue, le mécanicien n'a pas à tenir compte des signaux de la voie qu'il devrait suivre normalement, le mécanicien doit aborder les aiguilles qu'il prend par la pointe aux vitesses indiquées au chapitre II du règlement S 1 A, à cet effet il doit être avisé par écrit du PK de ces aiguilles ainsi que des zones de ralentissement à franchir avec le taux correspondant, ces zones n'étant pas protégées par des signaux fixes.

Tout obstacle doit être couvert par des signaux à main.

Le mécanicien doit faire fréquemment usage de l'avertisseur à l'approche des PN gardés ou non gardés, il doit de plus s'arrêter avant d'engager un PN équipé de l'annonce automatique et faire usage longuement de l'avertisseur avant de repartir (l'agent qui organise la contre-voie donne les PK de ces PN).

La circulation à contre-voie doit porter un drapeau rouge ou un feu rouge à l'avant, placés à la diligence du mécanicien.

Article 4-16 : Les trois cas de circulation à contre-voie

Une contre-voie peut être organisée dans les trois cas suivants :

1° Contre-voie de la gare en avant vers un point de pleine voie, c'est notamment le cas du mouvement consécutif à une demande de secours faite par l'avant. Le chef de la gare en avant est responsable de son organisation et c'est à lui qu'incombe de s'assurer de l'application des trois conditions faisant l'objet de l'article 4-14.

2° Contre-voie d'un point de pleine voie vers la gare en arrière, c'est le chef de la gare en arrière qui est seul qualifié pour ordonner le mouvement et qui doit s'assurer de l'application des trois conditions réglementaires citées à l'article 4-14.

3° Contre-voie d'une gare B vers la gare en arrière A. Un tel mouvement permet de faire circuler un train à contre-voie et un seul entre deux gares sans avoir recours à un

pilotage. La responsabilité de l'organisation et le contrôle des trois conditions réglementaires de l'article 4-14 incombent au chef de la gare B. A cet effet le chef de la gare B transmet au chef de la gare A : « B à A – Dernier train reçu de A est train n° à heures minutes. Puis-je expédier train n° A contre-voie ? »

Le chef de la gare A après avoir pris les mesures pour retenir ou arrêter et retenir les trains se dirigeant vers B répond comme il convient à la dépêche de B.

CHAPITRE V

VOIE UNIQUE TEMPORAIRE

TRANSBORDEMENT

Article 4-17 : Dispositions générales

Quand la circulation est interrompue sur l'une des deux voies principales, la circulation est reportée sur l'autre voie qui devient voie unique temporaire, l'exploitation de cette voie unique temporaire s'effectue soit en organisant un pilotage entre les deux gares encadrantes soit en appliquant la réglementation de voie unique.

PARAGRAPHE 1 - PILOTAGE

Article 4-18 : Principes du pilotage

La circulation de tout train sur la voie unique temporaire est subordonnée à l'autorisation d'un agent appelé pilote.

A chaque extrémité de la voie unique temporaire (V.U.T) est placé un garde dont le rôle est d'interdire toute expédition de train sur cette voie sans l'autorisation du pilotage.

Le pilote accompagne les trains ou étant présent à l'aiguille remet un ordre écrit au chef de convoi l'autorisant à entrer sur la voie unique temporaire (1).

Le pilote et les gardes sont désignés par ordre écrit remis contre reçu.

Les chefs de convoi doivent exiger du pilote la présentation de son ordre de nomination.

Article 4-19 : Organisation du pilotage – Mise en place des gardes des aiguilles intermédiaires

L'organisation du pilotage incombe au chef de gare qui expédie les trains sur la voie restée libre dans le sens normal de la circulation, c'est à lui qu'échoit la nomination du pilote, il doit par ailleurs s'assurer que la voie unique temporaire n'est pas susceptible d'être engagée par un train empruntant une aiguille intermédiaire donnant accès à cette voie.

Le chef de gare A qui organise le pilotage après avoir pris les mesures pour retenir ou arrêter et retenir les trains et placé un garde à l'entrée de la V.U.T transmet la dépêche suivante :

« A à B – j'organise entre A et B sur voie (1 ou 2) à partir de heures..... minutes. J'ai placé un garde à l'entrée de la V.U.T à ma gare. J'ai nommé pilote X (nom, qualité). Placez un garde à l'entrée de la V.U.T à votre gare ».

A la réception de cette dépêche B prend les mesures pour retenir ou arrêter et retenir les trains (si ce n'est déjà fait), nomme un garde et répond :

« B et A – pris note de 'organisation d'un pilotage sur voie (1 ou 2) à partir de heures..... minutes et de la nomination de X (nom , qualité) comme pilote. J'ai placé un garde à l'entrée de la V.U.T à ma gare.

Le premier train expédié sur la voie unique temporaire et qui circule dans le sens normal peut alors partir de A.

S'il existe des aiguilles intermédiaires donnant accès à la V.U.T et qu'il est nécessaire de garder, la nomination des gardes ou la distribution des consignes incombe au chef de la gare A, ce dernier se sert du premier train expédié pour la mise en place de ces gardes ou la distribution des consignes aux gardes qui s'y trouvent déjà.

Article 4-20 : Trains circulant à contre-sens – Obligations des mécaniciens

Les trains qui circulent à contre sens n'ont pas observer les signaux de la voie obstruée, en conséquence tous les mouvements et obstacles doivent être protégés par des signaux à main.

Les trains circulant à contre-sens ne doivent pas dépasser 60 Km/h pour les trains de voyageurs et les draisines et 40 km/h pour les autres trains. Les mécaniciens de ces trains doivent recevoir un avis écrit du chef de gare précisant la liste et le PK des aiguilles prises en pointe en vue de leur franchissement aux vitesses prévues au chapitre II du règlement S 1 A, la liste, la zone et le taux de ralentissements de pleine voie, le PK des PN munis de l'annonce automatique.

Pour le franchissement des PN les mécaniciens des trains circulant à contre-sens doivent se conformer aux dispositions de l'avant dernier alinéa de l'article 4-15

Article 4-21 : Cessation du pilotage

Lorsque la voie obstruée est rétablie le premier chef de gare prévenu en avise l'autre. Mais seul le chef de la gare A qui a organisé le pilotage a qualité pour le supprimer. Deux cas peuvent de présenter :

1° cas : le pilote est à la gare A, le chef de cette gare retire l'ordre le nommant pilote et la consigne du garde d'entrée, il reprend le service normal et transmet la dépêche :

« A à B – je supprime le pilotage sur voie (1 ou 2) à partir de heures Minutes et reprend service normal sur cette voie »

A la réception de cette dépêche le chef de la gare B retire la consigne du garde à l'entrée de la V.U.T.

2° cas : le pilote est en sens B, il laisse, par écrit, à cette gare la déclaration par laquelle il s'engage à cesser son service dès son arrivée à la gare A, il rejoint par le premier train et par voie normale la gare A, dès son arrivée, à la gare A il remet au chef de

gare l'ordre le nommant pilote. Le chef de la gare A opère alors comme il est indiqué au 1° cas.

Article 4-22 : Retrait des consignes remises aux gardes des aiguilles intermédiaires

Si entre A et B des gardes ont été placées aux aiguilles intermédiaires de la V.U.T ou si des consignes ont été remises aux gardes normalement en service les chefs de gare s'entendent pour le retrait des gardes ou des consignes après la cessation du pilotage.

PARAGRAPHE 2 – EXPLOITATION EN VOIE UNIQUE

Article 4-23 : Exploitation en voie unique

Sur les sections de ligne régulées, le chef du poste de commandement peut prescrire l'exploitation en voie unique lorsque l'une des deux voies est obstruée. Les trains circulent alors comme des trains à marche indéterminée avec demande de voie conformément aux dispositions du chapitre II du règlement S 3 A. Le chef du poste de commandement doit s'assurer au préalable que la voie unique temporaire est libre de toute circulation et doit faire prendre les dispositions utiles pour le gardiennage éventuel des aiguilles intermédiaires dans les mêmes conditions que pour un pilotage.

Les mêmes dispositions que pour le pilotage sont prises par les chefs des gares encadrantes pour la couverture des obstacles, les ralentissements de pleine voie, les aiguilles prises en pointe et les passages à niveau.

Les bulletins d'autorisation d'entrée remis au chef de convoi pour les trains circulant à contre-sens sont obligatoirement de couleur rouge.

Les trains circulant à contre sens ne doivent pas dépasser la vitesse de 60 Km/h pour les trains des voyageurs et les draisines et 40 km/h pour les autres trains.

Lorsque l'obstruction de la voie est la conséquence de travaux prévus à l'avance l'ordre du mouvement prévoit en général l'exploitation en voie unique de la voie demeurée libre. Cet Ordre du Mouvement comporte l'ordre de succession des trains avec indication des croisements et des pointes de garage, de ce fait l'exploitation se fait avec des trains à marche tracée (1).

PARAGRAPHE 3 - TRANSBORDEMENT

Article 4-24 : Organisation du double pilotage

Lorsqu'à la suite d'un déraillement ou de toutes autres causes, les deux voies sont obstruées, il devient nécessaire pour assurer le transport des voyageurs et éventuellement des bagages de procéder au transbordement les mesures suivantes sont prises :

La circulation entre le point intercepté et chacune des gares encadrantes est effectuée par double pilotage, il s'agit de deux pilotages indépendants du point de vue sécurité.

Chaque chef de gare nomme le pilote circulant sur le tronçon le concernant, aucun train ne peut circuler entre l'une des gares et le point intercepté, sur l'une quelconque de voies, sans être accompagné par le pilote correspondant.

Les dispositions concernant le pilotage simple sont appliquées par chacun des chefs de gare pour le tronçon qui le concerne.

Article 4-25 : Cessation du double pilotage

Lorsque la circulation peut être rétablie deux cas peuvent se présenter :

1° cas : l'une des voies est rendue avant l'autre. Les deux chefs de gare s'entendent alors pour organiser un pilotage entre les deux gares.

2° cas : les deux voies sont rendues simultanément à la circulation. Chaque pilote rentre à sa gare et remet alors au chef de gare l'ordre le nommant pilote. La remise de ces pièces autorise la reprise normale de la circulation, toutefois un bulletin de marche prudente est remis au premier train circulant de bout en bout sur chacune des voies.

CHAPITRE VI

CIRCULATION DES TRAINS EN AVANCE

Article 4-26 : Circulation en avance, conditions nécessaires à remplir

Seul le Régulateur a qualité pour faire circuler un train ne transportant pas de voyageurs en avance sur son horaire.

Le Régulateur ne peut prendre cette mesure que si le circuit de Régulation fonctionne normalement et il doit aviser par dépêche au préalable chacune des gares concernées qui lui accusent réception.

Article 4-27 : Etablissement des bulletins remis aux occupants des engins déraillables

Les chefs de gare doivent tenir compte des circulations en avance pour l'établissement des bulletins Mod 211 remis aux occupants des engins déraillables.

Article 4-28 : Décompte des gains et des pertes de temps

Pour le décompte des gains et pertes de temps on établit la différence entre les temps alloués au Livret de Marche et ceux effectivement réalisés.

Article 4-29 : Champ d'application du présent chapitre

Les dispositions de ce chapitre sont applicables à toute les sections de ligne soumises à l'action d'un Poste de Régulation.

AGENTS SPECIAUX DE LA DOUBLE-VOIE

Article 1 : Zones d'action des agents spéciaux

Les agents spéciaux de la double voie sont :

<u>Ligne principale</u> :	<u>Agent spécial</u>
Dakar-Thiès	Chef PC Thiès
<u>Embranchements</u> :	
Néant	Néant

Article 2 : Mesures à prendre en cas de dérangement du circuit de régulation

En cas d'interruption du circuit de régulation.

Sur la section Dakar-Thiès le chef du PC de Thiès avise le chef de gare de Dakar qui devient agent spécial pour la section considérée.

Article 3 : Trains spéciaux – Distribution des Ordres du Mouvement

En principe les trains spéciaux doivent faire l'objet d'un Ordre du Mouvement établi par le chef du Mouvement.

L'Ordre du Mouvement est distribué par les soins de l'agent spécial aux agents suivants :

- les chefs de toutes les gares du parcours,
- les chefs de dépôts intéressés.
- Les chefs de section et de districts concernés,
- Les chefs de convoi circulant sur la section de circulation.

Si exceptionnellement un train spécial doit être mis en marche sans avoir donné lieu à un Ordre du Mouvement la dépêche d'annonce doit comporter les indications utiles relatives à la marche du train (horaire, vitesse, points de garage).

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 5 A]

CANTONNEMENT TELEPHONIQUE ABSOLU

(Voie unique et double voie)

REGLEMENT [S 5 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 5-01 : Définition du cantonnement téléphonique

Article 5-02 : Installation des Postes de Cantonnement téléphoniques

Article 5-03 : Caractère absolu du cantonnement téléphonique

Article 5-04 : Mesures à prendre par le garde pour s'assurer que le canton est libre avant d'expédier un train

Article 5-05 : Couverture du canton occupé

CHAPITRE II

FONCTIONNEMENT NORMAL

DU CANTONNEMENT TELEPHONIQUE

Article 5-06 : Demande de voie en général

Article 5-07 : Demande de voie en voie unique dans le cas de changement de croisement

Article 5-08 : Dépêche d'annonce

Article 5-09 : Heure de transmission de la dépêche de demande de voie

Article 5-10 : Manœuvre des signaux d'entrée

Article 5-11 : Bulletin de voie libre ou signal de voie libre

CHAPITRE III

DERANGEMENT DU TELEPHONE ET DISPOSITIONS

PARTICULIERES POUR CERTAINES CIRCULATIONS

Article 5-12 : Substitution d'un intervalle de temps au cantonnement en cas de dérangement du téléphone

Article 5-13 : Mesures à prendre par le garde en cas de dérangement du téléphone

Article 5-14 : Admission d'une draisine dans le canton occupé

Article 5-15 : Pénétration de la machine de secours dans le canton occupé par le train en détresse

Article 5-16 : Admission d'un train de travaux dans un canton occupé

Article 5-17 : Réception et transmission des dépêches Consignes des gares importantes

REGLEMENT [S 5 A]

CANTONNEMENT TELEPHONIQUE ABSOLU

(Voie unique et double-voie)

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 5-01 : Définition du cantonnement téléphonique

Sur certaines sections de ligne, désignées au Livret de la Marche des Trains, l'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement téléphonique. Le

but du cantonnement téléphonique est de maintenir des intervalles de distance entre les trains de même sens, ces intervalles de distance correspondent à la portion de ligne comprise entre deux postes successifs, chaque portion de ligne constitue un canton et les postes qui l'encadrent sont des postes de cantonnement, ces postes peuvent être des gares ou des postes de pleine voie.

Un canton est occupé tant qu'un est train engagé entre les postes qui l'encadrent, il est libre dès que le train arrivé complet au poste extrême, est couvert par les signaux de ce poste lorsqu'il ya aucun train entre les deux postes.

Article 5-02 : Installation des postes de cantonnement téléphoniques

Chaque poste de cantonnement comporte des signaux permettant de retenir ou d'arrêter et de retenir les trains et pour les gares des signaux permettant d'assurer la protection des trains arrêtés.

Chaque poste est relié aux postes l'encadrant par une ligne téléphonique distincte et indépendante.

Lorsque les postes de cantonnement sont des postes de pleine voie, ils sont placés sous la responsabilité d'un garde.

Article 5-03 : Caractère absolu du cantonnement téléphonique

En règle générale deux trains de même sens ne doivent jamais se trouver dans un même canton sauf les cas exceptionnels prévus par le présent règlement, ces cas sont : l'expédition des trains en cas de dérangement du téléphone, l'admission d'une draisine (1) ou d'un lorry-moteur dans un canton occupé par le train en détresse l'expédition d'un train de travaux dans un canton occupé.

En raison de l'interdiction d'admettre en général plus d'un train dans le même canton le cantonnement téléphonique est qualifié de cantonnement absolu.

Article 5-04 : Mesures à prendre par le garde pour s'assurer que le canton est libre lorsque la voie demandée

En voie unique comme en double-voie dès qu'un train a dégagé un canton le poste de sortie ne rend pas voie libre au poste d'entrée, mais avant d'expédier un train le chef de gare ou le garde doit demander la voie au poste suivant, cette disposition est conforme à la règle générale propre à la voie unique pour l'expédition des trains (règlement S 3 A)

Lorsque la voie est demandée à un poste le chef de gare ou le garde de ce poste a l'assurance que le canton est libre en faisant le rapprochement entre les dépêches d'annonce qui sont inscrites sur le registre des communications téléphoniques et les indications portées en regard de chaque train sur le registre de circulation, étant bien entendu qu'il est nécessaire que le dernier train annoncé soit arrivé complet au poste.

Article 5-05 : Couverture du canton occupé

Derrière chaque train qu'il vient s'expédier le chef de gare ou le garde doit prendre les dispositions pour retenir les trains et cela jusqu'à ce que le poste suivant lui ait accordé la voie pour le premier train qui se présente.

CHAPITRE II

FONCTIONNEMENT NORMAL

DU CANTONNEMENT TELEPHONIQUE

Article 5-06 : Demande de voie en général

Pour les dépêches de demande de voie les chefs de gare ou les gardes opèrent comme suit :

- a) Trains réguliers en voie unique et tous trains en double-voie

Avant d'expédier ou de laisser passer un train T3 le poste Z transmet au poste B la dépêche ci-après :

« Puis-je envoyer train T 3 » ?

1° Si le train T 1 précédent est arrivée complet au poste B et est sous la protection des signaux de ce poste.

Le poste B répond :

« Pouvez envoyer train T 3, voie libre »

2° Si le train T 1 précédent n'est pas encore arrivé au poste B ou n'est sous la protection des signaux de ce poste.

Le poste B répond :

« Train T 1 pas arrivé. Vous aviserais ».

Dès que le train T 1 est arrivé complet, le poste B transmet au poste 1 la dépêche :

« Train T 1 arrivé (ou passé à heures minutes. Pouvez envoyer train T 3 – Voie libre ».

- b) Trains facultatifs spéciaux, supplémentaires ou marche indéterminée circulant en voie unique

La voie est demandée par le poste A dans les conditions fixées par le règlement S3 A chapitre II au lieu et place de la dépêche mentionnée au paragraphe a) ci-dessus. Le poste B si rien ne s'y oppose par ailleurs, accorde ou n'accorde pas la voie de la même manière qu'au paragraphe a) suivant que le train précédent y est arrivé complet ou non.

Article 5-07 : Demande de voie en voie unique dans le cas de changement de croisement

En voie unique si le train qui doit partir doit faire l'objet d'un changement de croisement les gares A et B échangent les dépêches du chapitre II du règlement S 3 A

pour les changements de croisement. Toutefois la dépêche d'autorisation de report de croisement est suivant le cas remplacée par l'une ou l'autre des dépêches ci-après :

« ...je retiens train Expédier train T 3, voie libre ».

Ou

« ...je reteins train n°..... train T 1 pas arrivé. Vous aviserez »

Une fois T 1 complet, B accorde la voie à A.

Article 5-08 : Dépêche d'annonce

En voie unique comme en double-voie dès le départ ou le passage du train T 3 le poste A transmet au poste B la dépêche :

« Train T 3 parti (ou passé) à heures minutes ».

Cette dépêche constitue la dépêche d'annonce du train T 3 au poste B.

Article 5-09 : Heure de transmission de la dépêche de demande de voie

La dépêche de demande de voie est transmise 5 minutes avant le départ d'un train ; s'il s'agit d'un train passant sans arrêt la demande de voie par le poste A doit être faite suffisamment à temps pour qu'après réception de voir libre le chef de gare de A ait le temps d'effacer ses signaux.

Toutefois en voie unique s'il s'agit d'un train devant croiser effectivement un train à la gare A, la gare A ne demande la voie à la gare B lorsque le train croiseur est arrivé complet.

Article 5-10 : Manœuvres de signaux

Lorsqu'un train a un arrêt prévu à son poste le signal d'entrée est effacé devant le train attendu si rien ne s'oppose à sa réception (application du règlement S 1 C).

Si un train n'a pas d'arrêt prévu, à un poste le garde ou le chef de gare doit avant d'effacer le signal carré obtenir « voie libre » du poste suivant.

Article 5-11 : Bulletins de voie libre ou signal de voie libre

Lorsqu'un train s'arrête normalement ou accidentellement à un poste il ne doit repartir qu'après avoir reçu un ordre écrit de voie libre remis au mécanicien, cet ordre est en général un bulletin Mod 231 en voie unique et Mod 231 bis en double-voie ; dans certains cas prévus dans le règlement les bulletins Mod 231 ou 231 bis peuvent être remplacés par des bulletins Mod 211.

Lorsqu'un train franchit une gare sans arrêt, deux cas sont à considérer :

- a) en voie unique, le fait de trouver le signal d'arrêt absolu ouvert et d'apercevoir le signal de voie libre fait par le chef de gare donne au mécanicien l'assurance que le canton est libre.
- b) En double-voie, le bulletin de voie Mod 231 bis est placé dans une sacoche et remis à la volée au mécanicien, en l'absence du bulletin, le mécanicien doit s'arrêter immédiatement.

CHAPITRE III

DERANGEMENT DU TELEPHONE

ET DISPOSITIONS PARTICULIERES

POUR CERTAINES CIRCULATIONS

Article 5-12 : Substitution d'un intervalle de temps au cantonnement en cas de dérangement du téléphone

En cas de dérangement du téléphone entre deux postes A et B, l'espacement des trains de même sens ne peut plus être assuré en maintenant entre ces derniers un intervalle de distance correspondant à la longueur du canton ; aussi à l'intervalle de distance est-il substitué un intervalle de temps.

En conséquence, e, cas de dérangement du téléphone le poste A ne peut laisser passer ou partir un train T 3 vers le poste B que, si depuis le passage ou le départ du train T 1 précédent, il s'est déroulé un intervalle égal au temps de parcours allongé au train T 1 pour franchir le canton A.B majoré de 10 minutes

Article 5-13 : Mesures à prendre par le garde en cas de dérangement du téléphone

Tous les trains sont arrêtés au poste d'entrée du canton où le téléphone est en dérangement.

Le chef de gare ou le garde du poste A remet au mécanicien et au chef de convoi du train T 3 au lieu et place des bulletins Mod 231 et Mod 231 bis des bulletins Mod 211 libellés comme suit :

« Ordre de continuer en marche à vue jusqu'au poste B et de s'arrêter à ce poste. Communications téléphoniques interrompues. Train T 1 parti ou passé à heures minutes ».

Le mécanicien doit observer scrupuleusement les prescriptions du bulletin reçu et s'arrêter au poste B.

Lorsque le téléphone fonctionne à nouveau les postes A et B doivent se concerter pour connaître la situation du canton et sur chacune des deux voies en double voie (libre ou occupé).

Article 5-14 : Admission d'une draisine dans un canton occupé

Par dérogation au principe général énoncé dans le présent règlement une draisine (1) peut être expédié dans un canton occupé lorsque le téléphone fonctionne.

Dans ce cas le conducteur de la draisine doit régler sa marche de manière à ne jamais s'approcher à moins de 1.000 m de la queue du premier train.

Le poste d'entrée A opère alors comme suit : avant d'expédier la draisine, il transmet au poste B la dépêche suivante :

« Train T 1 parti (ou passé) à heures.....minutes. Puis-je envoyer draisine ?»

Le poste répond B, si rien ne s'y oppose par ailleurs, répond :

« Pris note départ (ou passage) du train T 1 à heures minutes. Pouvez envoyer draisine derrière train T 1 ».

Le poste A expédie alors la draisine après avoir remis au conducteur de la draisine un bulletin Mod 211 ainsi libellé :

« Ordre de continuer en marche à vue jusqu'à B. Train T 1 parti (ou passé) à Heures Minutes. Poste B avisé ».

Le poste A après le départ de la draisine transmet au poste B la dépêche :

« Draisine parti à heures.....minutes ».

En voie unique, si le poste B doit donner la priorité à un train de sens contraire il répond comme suit à la première dépêche du poste A :

Vous enverrai train T 2 dès l'arrivée du train T 1 à B. Draisine devra croiser train T 2 à votre gare »

Le chef de la gare A attend le train T 2 pour expédier la draisine.

Article 5-15 : Pénétration de la machine de secours dans le canton occupé par le train en détresse

Le chef de la gare A où se présente la machine de secours pour rejoindre le train en détresse dans le canton A.B laisse cette machine pénétrer dans ce canton après avoir avisé la copie de la demande de secours dont le mécanicien est porteur ou après lui avoir remis une copie de la demande de secours. Il avise le chef de la gare B de la pénétration de la machine de secours par dépêche.

A partir du moment où la machine de secours a pénétré dans le canton A.B, le canton est considéré comme bloqué entre A et B. Il est formellement interdit aux chefs de gare A et B de laisser une circulation pénétrer dans le canton sauf s'il y a une demande de secours de la part du mécanicien conduisant la machine de secours.

Le mécanicien de la machine de secours a l'entière responsabilité des mouvements dans le canton bloqué et c'est lui qui donne au chef des gares A ou B l'assurance par avis écrit que le canton est absolument libre, une fois le dégagement du train en détresse terminé.

Cet avis écrit est répercuté par dépêche au chef de l'autre gare. Ce n'est qu'à partir de ce moment là que l'application du cantonnement téléphonique peut être reprise entre A et B dans les conditions normales par les chefs de gare.

Il y a lieu de préciser que les machines des trains envoyées pour ramener en gare des wagons restés sur la voie sont assimilées à des machines de secours en de qui concerne le blocage du canton.

Article 5-16 : Admission d'un train de travaux dans un canton occupé

Exceptionnellement et si c'est prévu dans l'Ordre du Mouvement un train de travaux à marche tracée peut être engagé dans un canton bloqué sans attendre voie libre du train qui le précède (Règlement S 2 G).

L'Ordre de Mouvement précise alors dans chaque cas les mesures spéciales de sécurité qui doivent être prises.

**Article 5-17 : Réception et transmission des dépêches
Consignes des gares importantes**

Conformément aux prescriptions contenues au chapitre I du Règlement S 2 A les dépêches prévues dans le présent règlement doivent être transmises et reçues dans les gares par les chefs de gare.

Dans les gares importantes une consigne de sécurité fixe les modalités d'application de ce règlement.

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 5 B]

CANTONNEMENT DE VOIE UNIQUE
PAR CLES-TEMOINS

BATON-PILOTE ELECTRIQUE TYPE TYER

REGLEMENT [S 5 B]

CANTONNEMENT DE VOIE UNIQUE
PAR CLES-TEMOINS

BATON-PILOTE ELECTRIQUE TYPE TYER

EN VEILLEUSE

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 6 A]

INSTALLATIONS DE SECURITE

REGLEMENT [S 6 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 6-01 : Définition des installations de sécurité

Article 6-02 : Appellations diverses

Article 6-03 : Service des installations de sécurité

Article 6-04 : Connaissance et devoirs des aiguilleurs

Article 6-05 : conditions de manœuvres des installations de sécurité

CHAPITRE II

Article 6-06 : Manœuvres des signaux

Article 6-07 : Contrôle et fermeture des signaux

Article 6-08 : Temps moral

Article 6-09 : Mesures exceptionnelles

Article 6-10 : Dérangement des signaux

Article 6-11 : Rapport établi par le chef de gare en cas de dérangement des signaux

CHAPITRE III

Article 6-12 : Position normale des aiguilles et des arrêts mobiles

Article 6-13 : Manœuvres des aiguilles

Article 6-14 : Contrôle de la position d'une aiguille

Article 6-15 : Interdiction de modifier la position d'une aiguille en cours de mouvement

Article 6-16 : Réception et départ des trains en voie unique

Article 6-17 : Calage des aiguilles

Article 6-18 : Contrôle impératif (c.i) permanent d'aiguilles

Article 6-19 : Arrêts mobiles

Article 6-20 : Cadenassage

Article 6-21 : Avaries d'une aiguille

Article 6-22 : Enclenchements (Généralités)

Article 6-23 : Enclenchements par serrure

Article 6-24 : Transmetteurs de clés

Article 6-25 : Enclenchements électriques

CHAPITRE IV

PETIT ENTRETIEN ET CONTROLE
DES INSTALLATIONS DE SECURITE

Article 6-26 : Petit entretien

Article 6-27 : Contrôle des installations de sécurité

CHAPITRE V
TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE REPARATION
SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE

Article 6-28 : Généralités

Article 6-29 : Demande de travaux nécessitant des mesures de sécurité

Article 6-30 : Mesures de protection

Article 6-31 : Exécution des travaux

Article 6-32 : Cas particulier

CHAPITRE VI
ETABLISSEMENT OU MODIFICATION
DES INSTALLATIONS DE SECURITE

Article 6-33 : Programme d'établissement et de modification

Article 6-34 : Croquis des signaux et des aiguilles

ANNEXE I
MODELE D'IMPRIME DE DEMANDE DE TRAVAUX
SUR INSTALLATION DE SECURITE

ANNEXE II

GARES TYPES DE VOIE UNIQUE

A : Consignes des gares de voie directe sans entrée en vitesse.

ANNEXE III

DISPOSITIF SPECIAL DE CALAGE POUR LES AIGUILLES

A LAMES FLEXIBLES

REGLEMENT [S 6 A]

INSTALLATIONS DE SECURITE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 6-01 : Définition des installations de sécurité

Les installations de sécurité comprennent :

- Les signaux,
- Les appareils de voie : aiguilles, verrous, calage des aiguilles, arrêts mobiles,
- Les organes de manœuvre : leviers, transmissions (funiculaires, rigides ou par moteurs),

- Les appareils d'enclenchements : tables mécaniques, serrures, transmetteurs, enclenchements électriques,

- Les dispositifs de commande et de contrôle des signaux et aiguilles notamment la fermeture automatique des signaux (F.A),

- Les installations de bâtons pilotes électriques,
- Les installations de block,
- Les dispositifs de répétition des signaux : pétards, détonateurs,
- Les dispositifs d'annonce aux **P.N.** gardés, les installations des P.N. à signalisation routière, et barrières automatiques,
- Les circuits de voie, pédales, détecteurs de queue de train.

Certaines installations de sécurité font l'objet de règlements spéciaux, c'est le cas notamment des blocks, du bâton pilote électrique, des installations concernant les P.N.

Lorsqu'il s'agit d'installations dépendant de la DIF ou de la DMR les prescriptions du présent règlement qui incombent aux agents de la DPT sont alors à la charge des agents de la DIF ou de la DMR qui les gardent.

Article 6-02 : Appellations diverses

Conformément au vocabulaire utilisé dans les textes réglementaires les appellations suivantes concernent :

- Poste : Tout Etablissement, quelle que soit sa dénomination administrative, comportant la manœuvre des signaux ou des appareils de voie,
- Aiguilleur : Tout agent qualifié, quelque soient son grade et ses fonctions, chargé de la manœuvre ou de la commande des signaux ou des appareils de voie.

L'aiguilleur peut en dehors des fonctions visées ci-dessus être chargé également de fonctions incombant aux chefs de gare.

Dans les Etablissements ne comportant pas de personnel qualifié la manœuvre des installations de sécurité est assurée par le chef de convoi ou le chef de transport.

Article 6-03 : Service des installations de sécurité

Dans chaque poste la manœuvre des installations de sécurité est confiée, suivant l'importance du service, soit à des aiguilleurs spécialisés soit au chef de gare, dans les Etablissements autres que ceux de la DPT aux agents qualifiés de la Direction concernée.

Exceptionnellement en cas de danger imminent, un agent quelconque peut effectuer la manœuvre d'installations si cela est nécessaire pour contribuer à la sécurité, telle que la fermeture prématurée d'un signal en cas d'urgence.

Article 6-04 : Connaissances et devoirs des aiguilleurs

Les aiguilleurs doivent connaître les dispositions réglementaires les concernant : les règlements [S 1 A], [S 1 B], et [S 1 C] le chapitre V du règlement [S 2 A] et le présent règlement, les chefs de gare doivent veiller à leur formation et leur faire périodiquement des applications sur le terrain.

Lorsque les aiguilleurs spécialisés ne sont pas occupés au service des installations se sécurité, ils doivent coopérer aux divers travaux de l'Etablissement, notamment aux travaux de nettoyage et de manutention.

Article 6-05 : Conditions des manœuvres des installations de sécurité

Les aiguilleurs doivent manœuvrer les divers appareils constituant les installations de sécurité dans les conditions prévues par les règlements, Instructions et Consignes.

Il leur absolument interdit d'essayer de s'affranchir des dispositifs de sécurité empêchant l'exécution de certaines manœuvres.

Ils doivent signaler toute anomalie constatée dans le fonctionnement des installations à leur chef de gare, ce dernier alerte sans délai les I.F et prend en attendant la répartition, les mesures jugées nécessaires pour assurer la sécurité.

CHAPITRE II

SIGNAUX

Article 6-06 : Manœuvres des signaux

Le chapitre III du Règlement [S 2 A] précise le régime de voie :

- en signalisation mécanique (voie unique et double)
- en signalisation lumineuse (voie unique) les signaux sont normalement fermés (régime fermé).
- En signalisation lumineuse (double voie les signaux sont normalement ouverts régime ouvert)

Avant d'ouvrir les signaux ou d'en commander l'ouverture l'aiguilleur doit notamment s'assurer que les appareils sont convenablement disposés, que les garages francs sont dégagés que la partie de voie intéressée est libre de tout obstacle et le demeurera.

Les signaux sont en principe fermés dès que le mécanicien les a franchis, certains signaux sont à cet effet munis d'un dispositif (F.A) réalisant la fermeture automatique du signal après franchissement par la machine, le levier de commande étant resté en position d'ouverture, l'agent chargé de la manœuvre des signaux doit obligatoirement si on est en régime fermé, confirmer la fermeture. Toutefois lorsque les signaux font partie d'un ensemble enclenché la consigne locale du poste peut prévoir que les leviers de certains signaux (en principe des signaux d'arrêt) ne sont fermés qu'après que le dernier appareil de l'itinéraire ait été dégagé par le mouvement en cours.

Article 6-07 : Contrôle de fermeture des signaux

Lorsque le signal est muni d'un voyant de contrôle l'agent chargé de la commande ou de la confirmation de fermeture doit observer ce voyant pour s'assurer que le signal est bien fermé.

Lorsqu'il n'y a pas de voyant de contrôle l'aiguilleur doit vérifier directement en observant la cocarde que le signal est bien fermé.

Le contrôle de fermeture d'un signal est constitué par une lampe rouge.

La lampe rouge allumée indique que le signal est fermé.

Par contre l'extinction de la lampe ne permet pas de conclure à l'ouverture effective du signal.

Lorsque, après avoir commandé ou confirmé la fermeture d'un signal, l'agent n'a pas le contrôle de fermeture, il doit, s'il ne peut s'assurer que le signal est effectivement fermé par observation directe ou par l'intermédiaire d'un autre agent, opérer comme dans le cas de raté de fermeture. (Article 6-10).

Article 6-08 : Temps moral

Lorsqu'un signal d'exécution (signal d'arrêt, signal de ralentissement) est annoncé par un avertissement manœuvrable, l'aiguilleur avant d'autoriser le mouvement protégé par la fermeture du signal d'exécution doit attendre après la fermeture de ce dernier un certain délai appelé « temps moral », ce délai correspond au temps de parcours nécessaire à un train pour franchir la distance séparant l'avertissement du signal d'exécution ; ce temps moral est fixé uniformément à 5 minutes.

Article 6-09 : Mesures exceptionnelles

Pour l'exécution de certains mouvements exceptionnels notamment dans le cas de contre-voie ou de pilotage il peut arriver qu'un signal d'arrêt faisant partie d'un ensemble enclenché ne puisse matériellement être effacé pour permettre le passage, l'aiguilleur doit alors alerter le chef de gare.

Ce dernier, après s'être assuré que le mouvement peut être exécuté sans danger remet au mécanicien l'ordre écrit de franchir le signal fermé comme le prévoit le chapitre II du règlement S 1 A.

Article 6-10 : Dérangement des signaux

Lorsque l'aiguilleur qui manœuvre un signal constate qu'il n'a pas obéi, il doit recommencer la manœuvre et si le mauvais fonctionnement persiste, il conclut au dérangement du signal.

Les dérangements sont de trois ordres : raté de fermeture (signal n'obéissant pas à une commande de fermeture), raté d'ouverture (signal n'obéissant pas à une commande d'ouverture), extinction (concerne uniquement les signaux lumineux, elle peut se produire en position de fermeture ou d'ouverture).

Il est rappelé qu'un mécanicien rencontrant un signal en position douteuse ou éteint doit le considérer comme étant fermé (règlement S 1 A, chapitre I)

L'aiguilleur doit immédiatement alerter le chef de gare de tout dérangement de signal, le chef de gare en fait mention sur le registre de dérangement des installations de sécurité (Mod 280) en précisant l'avarie, ainsi que l'heure de la reprise du fonctionnement normal. Dans les Etablissements autres que les gares cette obligation incombe au responsable de la direction concernée.

A – Raté de fermeture

L'aiguilleur, si c'est possible, substitue au signal en dérangement un autre signal fixe équivalent ou plus impératif qui assure la protection.

Si ce n'est pas possible, il remplace le signal avarié par un signal à main appuyé de pétards, le chef de gare dans ce cas fournit si besoin est, les agrées nécessaires.

De son côté, le chef de gare avise la gare précédente pour que cette gare remette 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 le signal à ne pas dépasser) et de se mettre en communication avec le chef de gare.

Tant que l'une de ces trois mesures n'a pas été prise, l'aiguilleur doit considérer que les obstacles ne sont pas couverts.

B – Raté d'ouverture

S'il s'agit d'un signal d'arrêt le chef de gare fait remettre au mécanicien le bulletin convenable l'autorisant à le franchir après s'être assuré que les conditions réglementaires pour obtenir l'ouverture sont bien remplies (la consigne locale de sécurité indique la vérification à effectuer).

C – Extinction (signaux lumineux)

L'aiguilleur opère comme s'il s'agissait d'un raté de fermeture lorsque le signal n'est pas éclairé en position de fermeture. Il opère comme s'il s'agissait d'un raté d'ouverture lorsque le signal n'est pas éclairé en position d'ouverture.

S'il s'agit du signal indicateur de direction, le mécanicien doit se mettre en communication avec le chef de sécurité.

Article 6-11 : Rapport établi par le chef de gare en cas de dérangement des signaux

Le chef de gare doit aviser dans le plus bref délai le chef de district du dérangement et l'agent de la signalisation concernée pour les signaux lumineux.

Par ailleurs, il doit fournir au directeur de la DPT par l'intermédiaire du chef de circonscription DPT un rapport succinct lui signalant le fait en précisant la nature de l'avarie, l'heure et la date de l'avis du dérangement de la remise en état, les mesures de sécurité prises, les retards des trains consécutifs au dérangement.

Dans les Etablissements autres que les gares le responsable local de la direction concernée a des obligations analogues vis-à-vis du chef de district et des supérieurs hiérarchiques de sa direction.

CHAPITRE III

APPAREILS DE VOIE

Article 6-12 : Position normale des aiguilles et des arrêts mobiles

La consigne locale du poste, s'il s'agit d'un poste enclenché, donne la position normale des aiguilles. S'il s'agit d'un poste non enclenché la position normale des aiguilles est celle qui assure la continuité de la circulation sur la ou les voies principales. Sur les lignes voie unique la position normale de l'aiguille de dédoublement est donnée dans la consigne annexée au présent règlement suivant le type de gare.

Les arrêts mobiles (taquets d'arrêt) doivent être normalement disposés dans la position où ils interdisent l'accès aux voies principales.

Article 6-13 : Manœuvres des aiguilles

En ce qui concerne les aiguilles munies d'un contre-poids tournant l'aiguille doit opérer comme suit pour leur manœuvre (que le mouvement emprunte l'aiguille par la pointe ou le talon).

- retirer la cheville d'immobilisation du contre-poids,
- tourner le contre-poids à 180°,
- replacer la cheville

Pour les aiguilles non enclenchées manœuvrées par des leviers sans contrepoids (à crans ou tout autre système d'immobilisation du levier) l'aiguilleur retire le cran ou le système d'immobilisation, amène le levier dans la position convenable en allant à fond de course afin que le cran ou le système d'immobilisation immobilise bien le levier dans sa nouvelle position.

Pour les aiguilles commandées par des leviers l et enclenchées par serrure, il faut opérer comme indiqué ci-dessous pour manœuvrer le levier :

- introduire une clé dans la serrure qui s'y trouve,
- tourner la clé, ce qui libère le pêne de son encoche,
- manœuvrer le levier,
- opérations inverses pour remettre le levier dans sa position normale

Pour les aiguilles commandées par moteur :

- manœuvrer le commutateur de commande de l'aiguille et s'assurer par l'examen du voyant de contrôle de l'aiguille qu'elle colle dans la position convenable et qu'elle est calée.

Les appareils de voie doivent être disposés convenablement en temps utile pour les trains ou les manœuvres les empruntant, et dans tous les cas, l'itinéraire doit être entièrement préparé avant l'effacement du ou des signaux autorisant le passage.

Article 6-14 : Contrôle de la position d'une aiguille

Après chaque manœuvre d'une aiguille, l'agent qui en est chargé doit s'assurer qu'elle colle bien dans la position convenable. Il a cette assurance soit par examen sur place des lames soit par l'observation de l'appareil de contrôle s'il en existe un. La non application de cette prescription engage lourdement la responsabilité de l'agent chargé de manœuvrer l'aiguille.

Le dispositif de contrôle de position d'une aiguille est constitué par un système à 2 voyants, un voyant indiquant que l'aiguille est à droite (1) et qu'elle colle dans cette position, et un autre voyant indiquant que l'aiguille est à gauche (2) et qu'elle colle dans cette position. En l'absence du contrôle de l'aiguille dans sa position convenable, il doit procéder sur le terrain à un examen de l'aiguille et vérifier qu'elle a bien obéi et qu'elle colle dans la position convenable.

Il opère de même lors de chaque manœuvre ultérieure.

Article 6-15 : Interdiction de modifier la position d'une aiguille en cours de mouvement

Lorsque un ou plusieurs appareils de voie ont été disposés pour l'exécution d'un mouvement, il est formellement interdit à l'aiguille de changer la position d'un appareil à partir du moment où le mouvement a été autorisé.

L'aiguilleur doit faire arrêter le mouvement, le faire refouler en partie, si le besoin est, changer la position des appareils et après contrôle autoriser à nouveau le mouvement.

Article 6-16 : Réception et départ des trains en voie unique

L'annexe II du présent règlement donne par type de gare les mesures à prendre pour la manœuvre des aiguilles et des signaux.

Article 6-17 : Calage des aiguilles

Le règlement rend le calage des aiguilles obligatoire dans certains cas notamment pour les aiguilles de jonction des embranchements de pleine voie.

Est également obligatoire le calage des aiguilles prises en pointe et franchissable dans une position à une vitesse supérieure à celle du ralentissement, dans ce cas l'effacement du signal de ralentissement est subordonné au calage de l'aiguille. Il est précisé qu'à l'exception des aiguilles manœuvrées par moteur de calage n'est pas contrôlé, l'aiguilleur doit s'en assurer sur place.

Article 6-18 : Contrôle impératif (c.i) permanent d'aiguilles

Le contrôle impératif permanent d'aiguilles agit directement sur le signal carré commandant un parcours et maintient ce signal à la fermeture si l'aiguille ou les aiguilles intéressées ne sont pas collées dans la position convenable.

Lorsque le signal d'arrêt reste fermé, le chef de sécurité doit, avant d'en autoriser le franchissement par écrit, s'assurer que la ou les aiguilles intéressées collent bien dans la position convenable. Il Obtient cette assurance par l'observation du contrôle correspondant, sinon en procédant à un examen sur le terrain.

Pendant toute la durée du dérangement, le chef de sécurité » opère de même lors de chaque franchissement du signal.

Article 6-19 : Arrêtes mobiles

Les voie de service, sauf celles des gares importantes aux manœuvres fréquentes, sont munies d'arrêt mobile pour empêcher les wagons de venir engager là où les voies principales, ils sont cadénassés dans la position où ils interdisent l'accès à la ou aux voies principales (position normale).

L'arrêt mobile ne doit être retiré qu'une fois les aiguilles bien disposées ; la manœuvre terminée, ils sont remis immédiatement en position normale avant que les aiguilles ne soient à nouveau disposées dans la position où elles assurent la continuité sur la voie principale.

Article 6-20 : Cadenassages

Les appareils de voie qui ne font pas partie d'un ensemble enclenché peuvent être cadénassés afin de les maintenir dans une position bien déterminée (position normale).

Doivent être obligatoirement cadénassés :

- les aiguilles de dédoublement des gares de voie unique de type voie directe sans entrée en vitesse,
- les aiguilles branchées sur une voie principale,
- les aiguilles sur voies accessoires et permettant d'engager la voie principale,
- les arrêts mobiles protégeant les voies principales.

Toutefois dans les gares importantes où les manœuvres sont assurées par des machines spéciales la consigne peut prévoir des dérogations au cadénassage pour les appareils autres que les aiguilles de dédoublement de la voie unique ou les aiguilles de communication 1-2 et des traversées de la double-voie.

Le cadénassage des aiguilles se fait de la manière suivante :

- aiguilles commandées par levier à contrepoids tournant :
 - a) autre que celles à lame flexible, cadénassage au moyen d'une chaîne enroulée autour du bras du contre-poids et de la tringle de commande ;
 - b) à lame flexible cadénassage du tenon cisailable de la lame flexible :
- aiguilles commandées par levier cadénassage de la manette de commande du cran,
- aiguilles commandées par levier droit Tr (toujours avec lame flexible), cadénassage du tenon cisailable de la lame d'aiguille,

- aiguilles commandées par levier avec boîtier BDR (toujours avec lame flexible) cadenassage du tenon d'immobilisation de la boîte BDR.

Les clés en service sont sous le garde du chef de gare. Celui-ci ne doit s'en dessaisir qu'après avoir acquis l'assurance que tous les signaux de la ou des voies principales intéressées protégeant le mouvement à effectuer sont et resteront à l'arrêt.

Les aiguilleurs ne doivent rapporter une clé au chef de gare qu'après avoir cadenassé l'appareil dans la position normale.

Article 6-21 : Avaries d'une aiguille

Lorsque survient une avarie à une aiguille ou à son dispositif de manœuvre l'agent qui l'a constatée doit immédiatement alerter le chef de gare qui avise de son côté le chef de district et l'agent de la signalisation pour les aiguilles enclenchées.

En cas de dérangement d'une aiguille ou des organes de commande, le chef de gare doit prendre immédiatement les dispositions utiles pour retenir ou arrêter et retenir les circulations qui doivent la franchir.

En attendant l'intervention de l'agent d'entretien, il opère comme indiqué ci-après :

- a) S'il s'agit d'un dérangement de l'aiguille elle-même, et en particulier à la suite de bi-voie ou talonnage ainsi qu'une avarie de transmission, il doit procéder à un examen de l'aiguille et agir avec la plus grande prudence. Si rien ne lui paraît s'y opposer et après l'avoir au besoin immobilisé au moyen d'un boulon de calage, il en autorise le franchissement au pas (après autorisation ou franchissement à l'arrêt du signal de protection, le cas échéant). Il opère de même pour chaque circulation jusqu'au rétablissement de la situation normale.
- b) S'il s'agit d'une aiguille manœuvrée par moteur électrique.

Lorsque le chef de gare constate que l'aiguille n'obéit pas à la commande du commutateur, il prend la clé de secours permettant la connexion du levier assurant la manœuvre manuelle et dispose l'aiguille pour la position convenable.

Si le voyant de contrôle de l'aiguilleur indique qu'elle colle dans la position convenable il autorise le passage.

Dans le cas contraire, il opère comme indiqué e a).

Mention du dérangement est portée sur le registre des installations de sécurité Mod 280. Dans les Etablissements autres que les gares le responsable local de la direction concernée a les mêmes obligations que le chef de gare.

Un rapport succinct est fourni par le chef de gare au directeur de la Production du Transport par l'intermédiaire du chef de circonscription de la DPT. Ce rapport signale le fait en précisant la nature de l'avarie, l'heure et la date de l'avis aux agents de la DIF, l'heure de la remise en état, les mesures prises, les retards de trains consécutifs au dérangement.

Dans les établissements autres que ceux de la DPT la rédaction du rapport incombe au responsable local de la Direction concernée, ce rapport est transmis par le responsable local à ses supérieurs hiérarchiques.

Article 6-22 : Enclenchements (Généralités)

On entend par enclenchements des dispositifs :

- entre les signaux et les appareils de voie,
- entre les signaux,
- entre les appareils de voie.

Leur finalité est d'assurer la protection des mouvements empruntant un itinéraire donné.

Ces enclenchements sont de trois sortes :

- les enclenchements par serrures,
- les enclenchements électriques,
- les enclenchements mécaniques (réservé).

Article 6-23 : Enclenchements par serrures

Les enclenchements entre les leviers (signaux et appareils de voie) ont pour objet de matérialiser les conditions de manœuvre de ces leviers notamment l'ordre dans lequel ils doivent être manœuvrés, et les positions relatives entre eux.

Ces enclenchements sont réalisés par l'intermédiaire de serrures à penne saillant, actionnées par une ou plusieurs clés avec éventuellement emploi d'une centrale.

La serrure centrale réalise :

- des enclenchements entre aiguilles et signaux ou entre les signaux eux-mêmes et les aiguilles elles-mêmes.

Il faut que les aiguilles protégées soient dans la bonne position pour que le signal puisse s'ouvrir.

Il ne faut pas absolument pas que des signaux donnant accès à une portion de voie s'ouvrent simultanément.

Dérangements

S'il s'agit d'une clé perdue ou avariée, le chef de gare la remplace par la clé de secours dont il est autorisé à briser le scellé (1).

S'il s'agit d'une avarie de la serrure elle-même le chef de gare met en service, s'il y a lieu, la ou les clés de secours utiles et fait marquer l'arrêt aux circulations empruntant les appareils de voie intéressés et se conforme à la consigne.

Après utilisation provisoire, le chef de gare doit remettre les clés au râtelier de secours et aviser le chef de circonscription DPT pour leur mise sous scellé.

Article 6-24 : Transmetteurs électriques de clés

Le rôle des transmetteurs électriques de clés est de permettre à l'agent chargé de la manœuvre de certaines installations électriques de disposer sur place de la ou des clés utiles sans qu'il soit nécessaire de les lui porter.

L'agent utilisant le transmetteur proche du poste y immobilise la ou les clés prévues en les tournant ce qui a pour effet de permettre à l'agent qui est à proximité des installations à manœuvrer de retirer de l'autre transmetteur la ou les clés nécessaires.

Une liaison téléphonique existe entre les deux transmetteurs.

En cas de dérangement des transmetteurs, l'agent à proximité des installations à manœuvrer ne peut retirer la ou les clés nécessaires de son transmetteur il avise alors l'agent à proximité du poste. Ce dernier, si c'est possible, sort les clés de son transmetteur et les fait parvenir à l'autre agent. S'il ne lui est pas possible de retirer les clés du transmetteur, il prend des clés de secours au râtelier pour les faire parvenir à l'autre agent. Elles sont ensuite remises au râtelier dans les mêmes conditions qu'à l'article 6-23.

Article 6-25 : Enclenchements électriques

Tous les enclenchements électriques agissant directement sur les circuits électriques de commande, plusieurs enclenchements peuvent agir sur une même installation. De ce fait, lorsqu'un chef de sécurité constate qu'une installation qu'il croit libérée d'un enclenchement électrique est immobilisée, il doit d'abord envisager que l'immobilisation peut retirer du fonctionnement normal de l'installation.

Il ne doit conclure à un dérangement qu'après avoir effectué les vérifications utiles qui sont prévues à la consigne locale de sécurité.

CHAPITRE IV

PETIT ENTRETIEN ET CONTROLE

Article 6-26 : Petit entretien

Le petit entretien est réparti entre la DPT et la DIF.

La D.P.T est chargée du nettoyage, du graissage des organes de commande des appareils de voie et des signaux de gares (à l'exclusion des moteurs électriques), du nettoyage et du graissage des parties extérieures des tables d'enclenchement ainsi que de l'entretien extérieur des divers appareils des postes.

La DIF est chargée des autres opérations du petit entretien.

Le chapitre V du règlement [S 2 A] donne les indications utiles pour le nettoyage et le graissage des aiguilles.

Article 6-27 : Contrôle des installations de sécurité

Chaque jour les chefs de gare doivent effectuer la visite des installations de sécurité, ils s'assurent au cours de cette visite que les installations obéissent bien à la manœuvre des leviers de commande, ils contrôlent en même temps le bon entretien des aiguilles, ils en profitent pour vérifier les connaissances des aiguilleurs.

Les résultats de cette visite sont consignés sur le Registre de circulation avec la mention « Signaux et aiguilles fonctionnent bien » ou « tel, le signal, telle aiguille fonctionne mal ».

Une fois par mois la visite des installations de sécurité est effectuée contradictoirement par le chef de gare et le chef de district accompagnés pour les gares équipées de la signalisation lumineuse d'un agent désigné de la signalisation.

Les résultats de cette visite sont portés avec mention des diverses anomalies constatées sur le registre du dérangement des installations de sécurité. Ils sont signés par le chef de gare et les deux agents de la DIF.

Une fois par an le chef de circonscription DPT et le chef de section I.F accompagnés d'un agent de la signalisation, effectuent sur l'initiative du chef de circonscription DPT une visite commune des installations de sécurité ; à l'issue de cette visite est établie un procès-verbal commun. Ce procès-verbal est adressé au directeur de la Production du Transport et au directeur des Installations Fixes.

La visite annuelle et la visite mensuelle des installations de sécurité, dans les Etablissements autres que ceux de la DPT, sont assurées dans des conditions analogues, c'est-à-dire entre le chef d'Etablissement (matériel, traction ou IF) et le chef de section des IF et un agent de la signalisation pour la visite annuelle, entre le représentant (matériel, traction ou IF) le représentant des IF et un agent de la signalisation pour la visite mensuelle.

Etant précisé que l'agent de la signalisation ne participe aux visites que les sections équipées de la signalisation lumineuse.

La visite annuelle donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal commun à adresser au directeur de la direction concernée et au directeur de la DIF, pour la visite mensuelle mention à porter sur le registre du dérangement des installations de sécurité et rapport succinct aux supérieurs hiérarchiques.

CHAPITRE V

TRAVAUX D'ENTRETIEN OU DE REPARATION SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE

Article 6-28 : Généralités

Les agents du service des installations fixes peuvent être amenés à effectuer des travaux sur les installations de sécurité.

Les travaux d'entretien des installations de sécurité doivent, dans toute la mesure du possible, être effectués dans des périodes pendant lesquelles la circulation des trains ne s'en trouvera pas perturbée.

Les travaux de réparation des dérangements doivent être effectués dans les délais les plus rapides. Toutefois, lorsqu'il y a avantage pour le service, ces travaux peuvent être retardés pour éviter de perturber la circulation des trains.

Pour les travaux d'entretien et de réparation n'ayant aucune répercussion sur le fonctionnement des installations de sécurité, qui n'affectent pas la régularité des circulations et pour lesquels aucune protection du personnel par le poste n'est nécessaire, l'agent d'entretien effectue les travaux sous sa propre responsabilité sans faire prendre des mesures de sécurité.

Les autres travaux d'entretien et de réparation nécessitant des mesures de sécurité sont soumis avant leur commencement à l'autorisation écrite du chef de gare selon les modalités suivantes :

Article 6-29 : Demande de travaux nécessitant des mesures de sécurité

L'agent responsable du service des IF désirant effectuer des travaux doit en faire la demande au chef de gare sur l'imprimé prévu à cet effet en deux exemplaires (annexe I au présent règlement).

Article 6-30 : Mesures de protection

Les mesures de sécurité à prendre par le chef de gare sont indiquées dans la consigne locale de sécurité.

Article 6-31 : Exécution des travaux

A la réception de la demande de travaux, le chef de gare :

- applique les mesures de sécurité prévues,
- complète le cadre « 2 autorisation » de l'imprimé en y mentionnant les mesures de sécurité qu'il a appliquées,
- remet l'exemplaire 2 à l'agent demandeur qui est alors autorisé à commencer les travaux.

A la fin des travaux, l'agent d'entretien donne au chef de gare l'assurance que les travaux sont terminés, par émargement sur la feuille I de la demande qui est conservée par le chef de gare.

Article 6-32 : Cas particulier

Lorsque la réparation d'un dérangement conduit à effectuer des travaux importants ou perturbant la régularité des circulations, le chef de gare doit alerter le chef de circonscription de la DPT dans les meilleurs délais ; ce dernier et le chef de section territorial des IF établissent d'un commun accord un programme de travaux.

CHAPITRE VI

ETABLISSEMENT OU MODIFICATION

DES INSTALLATIONS DE SECURITE

Article 6-33 : Programme d'établissement et de modification

Tout établissement ou toute modification des installations de sécurité ne peut être effectué qu'après établissement par les directeurs de la DIF et de la DPT d'un programme qui précise les installations projetées ou les modifications apportées et fixe les diverses phases des travaux avec les précautions à prendre.

Par ailleurs les mesures particulières suivantes doivent être prises :

1° Signaux : Pour tout déplacement de signaux ou implantation de signaux nouveaux

Une commission composée du chef de circonscription DPT, de l'inspecteur Mouvement de la Division Principale Traction et du chef de section des IF assisté d'un agent de la signalisation (1) doit se rendre sur les lieux en vue de déterminer l'emplacement le plus favorable ; un rapport commun est établi à l'issue de cette étude ; il est adressé aux directeurs de la DPT, de la DMR, et de la DIF.

Toute modification, suppression ou nouvelle implantation de signaux fait l'objet d'un O.M établi suffisamment à temps afin de renseigner les agents intéressés.

Les chefs de dépôts mouvement doivent veiller particulièrement à ce que les mécaniciens soient informés.

2° Aiguilles : Toute modification, toute suppression, toute installation doit faire l'objet d'une étude commune DPT et DIF.

Après la mise en service des installations projetées un procès-verbal de bon fonctionnement est établi par le chef de circonscription DPT et le chef de section de la voie, un exemplaire est adressé aux directeurs de la DPT et de la DIF

Article 6-34 : Schéma de signalisation

La DIF dresse pour chaque Etablissement un schéma de signalisation, un exemplaire doit se trouver dans chaque gare, à la disposition des agents de sécurité, il est joint à la consigne des installations de sécurité.

Lorsque survient une modification aux installations la DIF doit rectifier le schéma de signalisation en vue de permettre à la DPT de tenir à jour les collections qu'elle détient.

Dakar, le 01/9/1987

Vu pour approbation
Le Ministre de l'Equipement

Thiès, le 18/8/1987

le Directeur Général de la Régie
des Chemins de Fer du Sénégal

Robert SAGNA

Ibrahima NIANG

ANNEXE I

Feuillet N° 1 (à conserver par le chef de sécurité)

Feuillet N° 2 (destiné à l'agent IF)

TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE

- Petit entretien
- Réparation ne nécessitant pas de gros travaux

1

DEMANDE DE TRAVAUX

Travaux effectués sur
Nature des travaux
Durée probable des travaux
Conséquences
Date et heure de la demande : le.....à h..... mn

Nom

Signature

2

AUTORISATION

Mesures de sécurité prises

Travaux autorisés le

Le chef de gare

Nom.....

Signature

3

FIN DES TRAVAUX

Travaux terminés le à h mn

Mesures levées le à h.....mn

L'agent d'entretien

le chef de gare

A établir en deux exemplaires

ANNEXE II AU REGLEMENT [S 6 A]

GARES TYPES DE VOIE UNIQUE

A – CONSIGNES DES GARES DE VOIE DIRECTE **SANS ENTREE EN VITESSE**

SOMMAIRE

Article 1 : Installations de sécurité

Article 2 : Réception des trains en dehors du cas de croisement ou dépassement

Article 3 : Réception d'un train en cas de croisement

Article 4 : Réception d'un train en cas de dépassement

Article 5 : Obligations du chef de gare en cas de croisement

Article 6 : Signaux à main de vérification de train complet

Article 7 : Départ d'un train

Article 8 : Croisement dans une gare où le chef de gare est seul de service

ANNEXE II AU REGLEMENT [S 6 A]

GARES TYPES DE VOIE UNIQUE

A – CONSIGNES DES GARES DE VOIE DIRECTE SANS ENTREE EN VITESSE

Article 1 : Installations de sécurité

Dans ces gares la voie unique se dédouble en deux voies principales :

- la voie directe affectée normalement, en dehors de croisement ou de dépassement à la circulation des trains des deux sens,
- la voie d'évitement utilisée notamment en cas de croisement ou de dépassement.

Ces gares comportent :

- un signal d'arrêt absolu de chaque côté, en avant de l'aiguille de dédoublement ; les signaux s'arrêt absolu présentent à voie libre, la nuit, deux dispositifs réfléchissants jaunes sur une ligne verticale.
- un signal d'avertissement fixe précédant chacun des signaux d'arrêt absolu

Les aiguilles de dédoublement sont normalement cadénassées dans la position où elles donnent la voie directe.

Article 2 : Réception des trains en dehors des cas de croisement ou de dépassement

Le chef de gare fait ouvrir le signal d'arrêt absolu par l'aiguilleur, si rien ne s'y oppose par ailleurs ; l'aiguilleur doit au préalable s'assurer que l'aiguille colle bien. L'aiguilleur présente le signal de ralentissement au train qui se présente. L'aiguilleur referme le signal d'arrêt absolu après que la machine l'a franchi.

Article 3 : Réception d'un train en cas de croisement

Le premier train qui se présente ou le train croisant sans arrêt est en principe reçu sur la voie directe le chef de gare le précise à l'aiguilleur. De son côté, l'aiguilleur, avant de se rendre à la réception du 1^{er} train attendu, doit au préalable disposer pour la voie de réception convenable l'aiguille d'entrée que doit franchir en pointe le deuxième train.

Le chef de gare opère comme suit :

- a) Réception du premier train lorsqu'il y a croisement normal ou accidentel et que le train a un arrêt normal (1).

Le chef de gare fait, si rien ne s'y oppose par ailleurs, effacer le signal d'arrêt absolu par l'aiguilleur après avoir placé le signal d'arrêt à main prévu par l'article 5.

L'aiguilleur opère comme il est indiqué à l'article précédent pour le signal de ralentissement.

- b) Passage ou réception du deuxième train :

Le chef de gare fait maintenir à l'arrêt le signal d'arrêt absolu tant que le premier train n'est pas arrêté et gardé.

L'aiguilleur opère comme il est indiqué à l'article précédent pour le signal de ralentissement.

Au paragraphe a) comme au paragraphe b), l'aiguilleur doit disposer, si besoin est, l'aiguille dans la position convenable et vérifier son collage avant d'effacer le signal d'arrêt absolu et il le ferme dès que la machine l'a franchi.

Article 4 : Réception d'un train en cas de dépassement

Lorsqu'un train doit être dépassé par un autre train le premier train est en principe reçu sur la voie d'évitement, le deuxième train sur voie directe, le chef de gare le précise à l'aiguilleur. Le chef de gare et l'aiguilleur opèrent pour le premier train comme il est indiqué à l'article 2, l'aiguilleur ayant disposé, si besoin est, l'aiguille dans la position convenable.

L'aiguilleur n'ouvre le signal d'arrêt absolu pour le deuxième train sur l'ordre du chef de gare qu'après s'être assuré que le premier train dégage le garage franc et que l'aiguille colle bien dans la position convenable.

Article 5 : Obligations du chef de gare en cas de croisement

En cas de croisement le chef de gare doit placer un signal d'arrêt à main sur chacune des voies principales pour matérialiser l'endroit où les trains doivent s'arrêter ; des potelets (potelets de croisement) sont placés aux emplacements convenables en vue d'y fixer le signal d'arrêt à main. Toutefois après la rentrée du premier train complet et le dégagement de l'aiguille de dédoublement, si le deuxième train croise sans arrêt, le chef de gare enlève le signal d'arrêt à main s'adressant à ce train.

Dans tous les cas, le chef de gare avant de donner l'ordre à l'aiguilleur d'effacer un signal absolu doit s'assurer que l'autre signal d'arrêt absolu est fermé, que toutes aiguilles prises en pointe par le train attendu sont bien disposées et verrouillées ou cadenassées (à moins que la consigne prévoit qu'elles ne soient pas cadenassées) pour assurer la continuité sur la voie principale de réception.

Article 6 : Signaux à main de vérification de train complet

Ce sont des signaux échangés entre l'aiguilleur de la réception et le chef de gare après réception et arrêt d'un train ou passage d'un train.

- a) Lorsque le train est complet et garé
 - de jour : l'aiguilleur se tourne en direction du chef de gare et lève verticalement deux fois un drapeau roulé. Le chef de gare accuse réception par le même signal
 - de nuit : l'aiguilleur présente le feu jaune en levant verticalement sa lanterne à deux reprises en direction du chef de gare. Le chef de gare accuse réception par le même signal.
- b) Lorsque le train n'est pas complet ou ne dégage pas le garage franc de l'aiguille de dédoublement.
 - de jour : l'aiguilleur présente un drapeau rouge déployé tenu horizontalement. Le chef de gare accuse réception par le même signal
 - de nuit : l'aiguille présente le feu rouge de sa lanterne balancée horizontalement, le chef de gare accuse réception par le même signal,

De plus de jour comme de nuit l'aiguilleur présente s'il y a lieu le signal d'arrêt au train croiseur et se dirige au pas de course vers le chef de gare pour lui confirmer que le train n'est pas complet ou ne dégage pas le garage franc.

Le chef de gare ne doit pas perdre de vue l'aiguilleur en vue de faire le signal d'arrêt au mécanicien, si besoin est (train passant sans arrêt).

Le mécanicien, lorsque le train n'a pas d'arrêt, doit redoubler d'attention et notamment à la sortie de la gare pour obéir au signal d'arrêt qui peut éventuellement lui être fait par le chef de gare.

Une fois le train arrêté, le chef de gare s'assure que le train est bien incomplet et applique les prescriptions réglementaires concernant les ruptures d'attelage.

Si le mécanicien n'obéit pas au signal qui lui est fait, le chef de gare avise la gare suivante qui arrête le train, il alerte également la gare précédente. Les trois chefs de gare se concertent pour le dégagement de la voie.

Dans le cas où le garage franc n'est pas dégagé le chef de gare fait avancer le train.

Article 7 : Départ d'un train

Le chef de gare avise suffisamment à temps l'aiguilleur pour qu'il ait le temps nécessaire de disposer l'aiguille de sortie pour la bonne voie. Si le train circulait sur la voie déviée l'aiguilleur après dégagement d l'aiguille de dédoublement de sortie remet cette aiguille dans la position normale et de la cadenasse.

Article 8 : Croisement dans une gare où le chef de gare est seul de service

Lorsque exceptionnellement le chef de gare est seul de service, il dispose à l'avance les aiguilles pour la réception des trains, il place les signaux à mains de croisement (article 5), il maintient à l'arrêt les signaux d'arrêt absolu. Puis il se rend du côté du premier train attendu.

Dès l'arrêt de ce train au signal d'arrêt absolu, il prend contact avec le chef de convoi qui se charge des opérations suivantes :

1° Effacer le signal et le remettre en position de fermeture après franchissement par la machine,

2° Disposer l'aiguille du dédoublement, une fois dégagée, pour le départ du train croiseur.

Le chef de gare prend place ensuite sur la locomotive pour se rendre en gare, et à l'autre aiguille de dédoublement. Arrivé à l'autre aiguille de dédoublement, il opère de la même manière avec le train croiseur.

Une fois les deux trains entrés en gare, le chef de gare les expédie dans les conditions réglementaires après s'être assuré auprès de chacun des chefs de convoi que le train est complet, que le garage franc de l'aiguille de dédoublement est dégagé et que cette aiguille a bien été disposée pour le départ de l'autre train.

Le chef de gare après départ des trains remet les aiguilles de dédoublement dans la position normale et les cadenas.

ANNEXE III AU REGLEMENT [S 6 A]

DISPOSITIF SPECIAL DE CALAGE POUR LES AIGUILLES A LAMES FLEXIBLES

MANŒUVRES PAR UN LEVIER AUTRE QU'UN LEVIER TYPE I A CRAN OU QU'UN LEVIER AVEC BOITIER BDR

Les aiguilles à lames flexibles lorsqu'elles sont manœuvrées par un levier autre qu'un levier de type I à cran ou qu'avec levier avec boîtier BDR et qu'elles ne sont pas équipées d'un calage sont obligatoirement munies d'un dispositif assujettissant la lame contre le rail dans la position normale.

Il s'agit d'un tenon cisailable amovible qui est percé d'un trou permettant son cadenassage.

Chaque gare dispose d'un tenon de rechange fixé à une planchette au moyen d'un cachet de cire apposé par le chef de circonscription DPT.

Lorsque le chef de gare doit remplacer un tenon, il prend le tenon de réserve et avise son chef de circonscription DPT qui fait son enquête et remplace le tenon de réserve après s'être approvisionné auprès du chef de section de la voie.

Les chefs de circonscription DPT doivent fréquemment au cours de leurs tournées contrôler l'état des tenons en place et l'intégrité du cachet assujettissant le tenon de réserve.

L'attention des agents manoeuvrant des aiguilles à lames flexibles est appelée sur le fait que le talonnage de ces aiguilles risque de déformer les lames. Aussi est-il impérativement obligatoire de les disposer au préalable pour le mouvement à effectuer qu'elles soient prises en pointe ou en talon.

Aiguilles manoeuvrées par un levier avec boîtier BDR

Pour les aiguilles manoeuvrées par un levier avec boîtier BDR, c'est le tenon du boîtier qui est cadenassé.

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 7 A]

COMPOSITION, FREINAGE ET VITESSE

LIMITE DES TRAINS

REGLEMENT [S 7 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 7-01 : Objet du règlement

CHAPITRE II

COMPOSITION ET VITESSE

LIMITE DES TRAINS

Article 7-02 : Traction et charge des trains

Article 7-03 : Trains renforcés par l'arrière

Article 7-04 : Matériel entrant dans la composition des trains

Article 7-05 : Véhicule de choc

Article 7-06 : Accompagnement des trains

Article 7-07 : Vitesse limite des trains

Article 7-08 : Machines circulant isolément

Article 7-09 : Machines et locotracteurs en remorque

CHAPITRE III

FREINAGE DES TRAINS

Article 7-10 : Généralités sur le freinage – Définitions

Article 7-11 : Réalisation du freinage

Article 7-12 : Poids freiné d'un véhicule

Article 7-13 : Freinage de la 2° partie du train – Freins à main

Article 7-14 : Réparation du freinage

Article 7-15 : Robinet d'urgence

Article 7-16 : Accouplement des boyaux

Article 7-17 : Essai des freins

Article 7-18 : Mention à porter sur les bordereaux des véhicules

Article 7-19 : Trains assurés en double traction

Article 7-20 : Freinage des trains Express

Article 7-21 : Insuffisance de freinage constatée dans une gare

Article 7-22 : Incident de frein survenu en pleine voie

Annexe A : Tableau de freinage

Annexe B : Essai des freins

Annexe C : Interdiction et restrictions apportées dans la circulation de certaines catégories
Du matériel à marchandises, de certains types de locomotives et de grue

Annexe D : Rodage des véhicules

Annexe E : Reconnaissance contradictoire du matériel remorqué

REGLEMENT [S 7 A]

COMPOSITION, FREINAGE ET VITESSE

LIMITE DES TRAINS

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 7-01 : Objet de règlement

Le présent règlement traite de la composition, du freinage et de la vitesse limite des trains.

Les annexes concernent respectivement les tables de freinage, l'essai des freins, les interdictions et restrictions pour la circulation de certaines catégories ou séries de matériel roulant, les mesures à prendre pour le rodage des véhicules et la reconnaissance contradictoire du matériel remorqué.

Il est appelé que suivant le règlement S 2 A chapitre II il y a trois catégories de trains :

- les trains de voyageurs,
- les trains mixtes,
- les trains de marchandises.

Les autorails font l'objet d'un règlement particulier le règlement S 7 B.

CHAPITRE II

TRACTION – COMPOSITION ET VITESSE **LIMITE DES TRAINS**

Article 7-02 : Traction et charge des trains

Les trains doivent comporter une machine en tête, il ne peut y être dérogé que dans les cas suivants (1).

- Incidents (retour d'un train à la gare en arrière, secouru par l'arrière),
- Rames réversibles,
- Trains de travaux sur leurs parcours de travail.

En général, les trains sont remorqués par une seule machine.

Lorsqu'un train est remorqué par deux machines en tête (double traction) la charge offerte par l'ensemble des deux locomotives est égale au total des charges qui sont indiquées au fascicule I Annexe au Livret de la Marche des Trains pour le type de machines considéré.

Toutefois cette charge est limitée en raison de la résistance des attelages à 1.800 tonnes sur la ligne de Thiès à Saint-Louis et 2.250 tonnes sur les autres lignes. Lorsqu'il s'agit de matériel homogène à attelage renforcé la charge limite est donnée dans les documents horaires.

Un train peut être remorqué par plus de deux machines en tête lorsque les documents horaires le prévoient, dans ce cas la charge totale offerte est égale à la somme de la charge de chacune des locomotives.

Bien entendu cette charge limitée par la résistance des attelages du matériel utilisé.

Article 7-03 : Trains renforcés à l'arrière

Les vitesses limites suivantes doivent être observées lorsqu'une ou plusieurs machines sont placées en queue du train :

1° une ou plusieurs machines en queue sans machine en tête : 25 Km/h.

2° une ou plusieurs machines non attelées en queue : une ou plusieurs machines tirant en tête : 35 Km/h.

3° une ou plusieurs machines attelées en queue : une ou plusieurs machines tirant en tête : 45 Km/h.

La ou les machines de renfort en queue sont toujours attelées lorsqu'elles accompagnent le train jusqu'à la gare suivante.

Lorsque la ou les machines de pousse ne sont pas attelées en queue une consigne spéciale de sécurité établie par le chef de circonscription DPT fixe les mesures de sécurité à prendre pour le retour des locomotives, ces mesures prévoient dans tous les cas que la voie est bloquée jusqu'à leur retour.

Pour les démarrages la conduite et l'arrêt des trains renforcés par l'arrière les mécaniciens se conforment aux prescriptions du règlement [S 2 C] et aux instructions techniques établies par la DMR.

La charge offerte pour un train renforcé par l'arrière est égale à la somme de la charge de toutes les machines (celles de tête comme celles de queue).

Article 7-04 : Matériel entrant dans la composition des trains

Pour les trains de voyageurs le matériel remorqué à utiliser est déterminé suivant le service à assurer : trains express, trains de voyageurs omnibus. Le Fascicule 2 annexe du Livret de la Marche des Trains donne à chaque service les séries de véhicules ou les véhicules à utiliser pour chacune des catégories de trains de voyageurs.

Certains véhicules autres que les voitures ou fourgons portant la marque GV sur la caisse sont aptes à circuler dans les trains express.

En ce qui concerne les trains de marchandises ou mixtes tous les véhicules (voitures ou wagons) peuvent entrer dans la composition, sauf les exceptions ou les restrictions prévues à l'annexe C du présent règlement.

Article 7-05 : Véhicules de choc

Entre la machine et les voitures voyageurs, il doit y avoir un véhicule de choc, toutefois ce véhicule est inutile si la première voiture est métallique.

Article 7-06 : Accompagnement des trains

Les trains quelle que soit leur nature doivent être accompagnés par un agent de sécurité : le chef de convoi (chapitre I du règlement [S 2 B])

Article 7-07 : Vitesse limite des trains

Le Livret de la Marche des Trains fixe pour chaque catégorie de trains la vitesse limite par section de ligne.

Le fascicule 2 annexe Livret de la Marche des Trains et l'annexe C du présent règlement peuvent imposer une vitesse limite inférieure lorsque certains véhicules sont incorporés dans les trains ou lorsqu'ils sont remorqués par des locomotives d'une certaine série.

Dans tous les cas le mécanicien ne doit pas dépasser la vitesse limite de la locomotive qu'il conduit.

Il est rappelé que les trains mixtes sont soumis à la même vitesse limite que les trains de marchandises.

Article 7-08 : Machines circulant isolément

Les machines circulant isolément doivent observer la vitesse limite des trains de voyageurs.

Les trains de machine, lorsqu'il y a plus de deux machines ne doivent pas dépasser la vitesse limite des trains de marchandises.

Article 7-09 : Machines et locotracteurs en remorque

Les machines et locotracteurs assemblés en remorque dans un train font l'objet d'une expédition en service établie par la DMR, la réquisition de transport en service doit comporter tous les renseignements nécessaires aux agents des gares (tonnage, vitesse limite, poids freiné, etc....)

L'acheminement se fait de préférence par trains de marchandises.

Par ailleurs il y a lieu d'observer les prescriptions suivantes :

- si leur conduite de frein peut être utilisée les machines en remorques sont placées en tête derrière la machine titulaire, dans ce cas si le frein automatique ne fonctionne pas sur la machine remorquée sa tare est à ajouter au tonnage du train pour déterminer le poids freiné nécessaire.
- Si leur conduite de frein ne peut être utilisée les machines remorquées sont placées en queue des trains.

Les locotracteurs sont acheminés en remorque dans les mêmes conditions que les machines, toutefois si la transmission se fait par chaîne, cette chaîne doit être obligatoirement déposée au préalable, sauf s'il s'agit d'engins dont la traction est assurée par moteurs électrique.

Les machines ou les locotracteurs placés en tête des trains ne sont pas accompagnés, la surveillance en est assurée par l'équipe de conduite.

Les machines ou les locotracteurs placés en queue doivent être accompagnés par un agent de la DMR qui serre en cas de besoin le frein à main.

CHAPITRE III

FREINAGE DES TRAINS

Article 7-10 : Généralités sur le freinage - Définitions

Dans chaque train, il doit y avoir un nombre suffisant de véhicules freinés de manière à permettre au mécanicien de pouvoir ralentir ou arrêter son convoi.

Les véhicules freinés doivent être répartis de telle sorte que les rames en dérive puissent être immobilisées (Article 7-14).

L'article 7-12 précise comment est déterminé le poids frein d'un véhicule. La somme des poids freins des véhicules entrant dans la composition d'un train constitue le poids freiné d'un train.

Les tableaux de freinage à l'annexe A au présent règlement donnent pour chaque section de ligne, suivant la vitesse limite considérée et le tonnage brut du train, le poids freiné minimum à réaliser.

Les véhicules sont :

- soit munis du frein continu automatique (frein à vide)

Ce frein est tel qu'en cas d'interruption de la conduite générale (par exemple lorsqu'il y a rupture d'attelage) les freins se serrent automatiquement et provoquent l'arrêt du convoi. Les véhicules munis de ce frein portent sur les montants d'angle deux bandes blanches ou jaunes.

- soit munis d'une conduite blanche qui permet de les intercaler dans une rame de véhicules équipés du frein continu automatique.

Les véhicules munis de la conduite blanche portent sur les montants d'angle une bande blanche ou jaune.

Certains de ces véhicules (freinés au frein continu ou non) sont par ailleurs munis du frein à main (frein à vis).

Article 7-11 : Réalisation du freinage

Le freinage des trains est assuré au moyen du frein automatique.

Lorsqu'il se trouve exceptionnellement dans les trains des véhicules ayant une avarie à la conduite générale les mesures suivantes doivent être appliquées :

Tous les wagons dont la conduite est en état sont classés ensemble, le dernier véhicule de la rame étant obligatoirement freiné au frein automatique.

Les autres véhicules sont classés en queue, la rame qu'ils constituent doit être freinée à main séparément en appliquant les règles de freinage et de réparation du freinage.

Article 7-12 : Poids freiné d'un véhicule

Le poids freiné d'un véhicule est dans le cas général la tare du véhicule sauf s'il est muni du dispositif « vide, chargé » (dans ce cas le poids freiné est indiqué sur la caisse pour chacune des situations.)

Pour un véhicule chargé freiné à main et dont le frein est gardé le poids freiné est égal à la tare plus le chargement, si cette somme est inférieure au double de la tare et est égal au double de la tare dans le cas contraire.

Si le frein à vide ou à main n'agit pas sur tous les essieux d'un véhicule, celui-ci n'est pas à compter que pour une fraction de véhicule égale à la proportion des essieux

freinés par exemple : un véhicule dont le frein n'agit que sur la moitié des essieux à un poids freiné réduit de moitié.

Article 7-13 : Freinage de la deuxième partie du train – Frein à main

Dans un train le frein automatique doit être en action sur tous les véhicules se trouvant dans la deuxième moitié du convoi.

Si des freins à main doivent être gardés leur manœuvre est réglée par le mécanicien au moyen des signaux conventionnels ci-après :

- deux coups brefs et saccadés de l'avertisseur ordonnent de serrer les freins à main
plusieurs coups de l'avertisseur brefs et saccadés ordonnent de serrer à refus – un coup bref de l'avertisseur ordonne de desserrer les freins.

Le serrage des freins doit être fait sur le champ, mais sans brusquerie, il faut éviter l'enrayage qui est caractérisé par un bruit particulier ; dès qu'il a entendu ce bruit l'agent qui garde le frein doit légèrement le desserrer et le resserrer ensuite.

Article 7-14 : Réparation du freinage

En vue d'éviter en cas de rupture d'attelage ou de décrochage soit un rattrapage soit une dérive, les wagons freinés doivent être répartis de telle sorte que la deuxième moitié du train comporte au minimum la moitié du poids freiné réglementaire.

Article 7-15 : Robinet d'urgence

Certains véhicules en particulier les voitures de l'Express sont munies d'un « robinet d'urgence ».

Ce robinet permet en l'ouvrant de provoquer l'admission d'air dans la conduite générale, et le serrage des freins. Le mécanicien doit fréquemment porter le regard sur l'acoumètre de sa locomotive, et dès qu'il se rend compte de la mise en action du robinet d'urgence, il doit s'arrêter.

Le robinet d'urgence constitue donc un moyen d'alarme.

Article 7-16 : Accouplement des boyaux

Les boyaux permettent d'assurer la continuité de la conduite entre les divers véhicules.

L'accouplement des boyaux entre les véhicules des trains incombe aux agents des gares.

L'accouplement des boyaux entre la machine et le premier véhicule du train ainsi que s'il y a lieu, entre les deux machines est assuré par le mécanicien ou son aide.

Les boyaux placés à l'avant de la machine et à l'arrière du dernier véhicule de la rame doivent être soigneusement fixés sur leurs bouchons.

Tous les boyaux être obligatoirement accouplés entre eux sauf en cas d'avaries.

Lorsqu'il y a lieu de désaccoupler les boyaux, l'agent de manœuvre ordonne au mécanicien de serrer les freins afin de permettre de séparer les boyaux sans effort anormal.

Avant de différer le ou les véhicules, l'agent commandant la manœuvre fait actionner la tirette placée sur le côté du châssis pour permettre le déblocage du frein, et il doit vérifier si ce blocage s'est bien effectué.

Article 7-17 : Essai des freins

L'essai des freins est obligatoire dans les conditions suivantes : (1)

a) Essais complets

1° - Avant le départ de la gare de formation,

2° - Aux gares où il y a échange de machines,

b) Essai partiel

1° - Aux gares où des véhicules sont ajoutés.

Dans ce cas le fonctionnement des freins est seulement contrôlé sur les wagons ajoutés et sur le véhicule qui suit pour s'assurer de la continuité de la conduite générale ;

2° - Aux gares où il y a retrait de véhicules ou coupure sans retrait ni adjonction de véhicules, sur le véhicule qui suit la coupure la plus éloignée de la locomotive, pour s'assurer de la continuité de la conduite générale.

Il est fait contradictoirement entre le chef de gare et l'aide mécanicien et éventuellement le visiteur, dans les conditions prévues à l'annexe B.

Pour les freins à vis éventuellement gardés, le chef de gare et le chef de convoi doivent s'assurer de leur bon fonctionnement en les faisant manœuvrer par les agents chargés de les garder.

A la suite des essais, le chef de gare porte sur la feuille de marche et le bulletin de traction la mention « frein en bon état sur véhicules Tonnes freinées » appuyée de sa signature.

Article 7-18 : Mentions à porter sur le bordereau du véhicule

Le bordereau doit être établi dans l'ordre de succession des véhicules dans le train.

En regard de chaque véhicule muni du frein automatique en bon état de fonctionnement et dans la colonne réservée à cet effet le chef de gare inscrit le poids freiné correspondant.

Il inscrit également dans cette colonne le poids freiné des véhicules freinés à main et gardés. Ces véhicules sont soulignés en rouge.

Il additionne ces divers poids freinés pour avoir le poids total freiné.

Lorsqu'il se trouve exceptionnellement en queue de train des wagons dont la conduite n'est pas en état, le chef de gare doit les marquer d'une accolade sur le bordereau et porter l'indication « conduite en mauvais état ».

Article 7-19 : Trains assurés en double traction

Lorsqu'un train est remorqué en double traction, seul le mécanicien de la machine de tête est autorisé à se servir du robinet du frein automatique.

Le mécanicien de la machine d'adjonction ne doit pas intervenir dans le serrage ou le desserrage du frein (sauf en cas de danger où il doit assurer le serrage).

Article 7-20 : Freinage des trains Express

Tous les véhicules des trains Express doivent être freinés au frein automatique en état.

Toutefois, en cas de nécessité la gare de formation peut ajouter des véhicules non freinés au frein automatique mais leur nombre ne doit pas excéder les deux dixièmes des véhicules.

Article 7-21 : Insuffisance de freinage constatée dans une gare

Lorsque dans une gare le chef de gare constate que le poids freiné est inférieure à celui prévu au tableau de freinage il doit opérer comme suit :

a) Train de voyageurs

Le chef de gare s'efforce de rétablir le freinage réglementaire en remaniant la composition du train. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité que la vitesse est réduite à la vitesse indiquée au tableau de freinage et correspondant au poids effectivement freiné.

b) Train de marchandises :

S'il ne doit pas en résulter de grosses pertes de temps, le chef de gare rétablit le freinage dans les mêmes conditions que pour les trains de voyageurs. Dans le cas contraire, la vitesse est réduite à la vitesse indiquée au tableau de freinage et correspondant au poids effectivement freiné (1).

Dans le cas où l'isolement du frein d'un véhicule permet de rétablir le freinage réglementaire, il est opéré comme il est indiqué aux premiers alinéas de l'article qui suit, qu'il s'agisse d'un train de voyageurs ou d'un train de marchandises.

Article 7-22 : Incident de frein survenu en pleine voie

Si par suite d'avarie le frein automatique ne peut plus être maintenu en service sur un véhicule, le mécanicien doit isoler le cylindre à frein du véhicule en fermant le robinet d'isolement, la conduite est alors rendue blanche et le fonctionnement du frein redevient normal sur les véhicules qui suivent.

Lorsqu'il n'est pas possible d'isoler le frein, les agents de train doivent replacer sur son bouchon la tête du boyau du véhicule qui précède le véhicule avarié puis ils tirent la tirette de la valve de vidange des véhicules qui ne sont plus reliés à la machine afin d'assurer le desserrage des sabots.

Toutes les fois qu'il y a incident de frein en pleine voie deux cas peuvent se présenter :

1° - le freinage est suffisant, le mécanicien continue sa marche.

2° - le freinage est insuffisant, le mécanicien reprend sa marche en réduisant sa vitesse à celle correspondant au poids effectivement freiné suivant le tableau de freinage et s'arrête à la première gare rencontrée.

Arrivé à cette gare, le mécanicien avise le chef de gare. Le chef de gare applique les prescriptions de l'article précédent pour rétablir le freinage réglementaire.

Il peut arriver lorsque le train est arrêté en pleine voie que le freinage réalisé soit inférieur à celui indiqué pour la plus faible vitesse mentionnée sur le tableau correspondant, le mécanicien peut néanmoins continuer jusqu'à la première gare ouverte au service en ne dépassant pas la vitesse de 20 Km/h si les 2/10^e au moins des véhicules sont freinés (1).

Arrivés à cette gare, le chef de gare opère comme il est indiqué à l'article précédent.

Dakar, le 01/9/1987

Thiès, le 18/8/1987

Vu pour approbation
Le Ministre de l'Équipement

Le Directeur Général de la Régie
des Chemins de Fer du Sénégal

Robert SAGNA

Ibrahima NIANG

REGLEMENT [S 7 A]

ANNEXE A

TABLEAU DE FREINAGE

Les tableaux de freinage ont été établis en tenant compte du profil de la ligne, du tonnage remorqué et de la vitesse maximale des trains.

Le livret de la Marche des Trains indique pour chaque section et par type de train la vitesse limite.

Pour assurer le freinage d'un train il faut prendre la vitesse limite la plus élevée du parcours correspondant au type de train considéré.

Si le frein automatique ne fonctionne pas sur la machine le poids minimum à freiner est déterminé comme suit :

1° Ajouter la tare de la machine (qui est indiquée ci-dessous) au tonnage du train et ce tonnage total pour déterminer le poids à freiner.

2° Majorer dans tous les cas ce poids à freiner d'un poids forfaitaire de 40 tonnes.

Tare à prendre en considération pour les divers types de machine (poids avec approvisionnements complets).

- BB 500 : 51 T	- ZE 130 : 43 T
- BB 1100 : 60 T	- ZE 120 : 43 T
- BB 1200 : 54 T	- BDR : 22 T
- BB 1600 : 60 T	- Moyse : 26 T
- CC 2475 : 92 T 5	- BB 60 : 35 T
- CC 1700 : 84 T	- BB 40 : 52 T
- ZE 141 : 63 T	- CC 2000 : 87 T

Ces tares sont inscrites sur les 2 faces latérales de la cabine de conduite

Tableau de freinage n°1

TRAINS REMORQUES PAR TOUS TYPES DE MARCHANDISES

Sur les sections : Dakar-Kidira : 2 sens
 Thiès-Louga : 2 sens
 Diourbel-Youba : 2 sens
 Gui guinéo-Kaolack : 2 sens

Déclivité maximale : 10 m/m

Tonnages remorqués	Poids minimum à freiner en T aux vitesses maximum. Km/h								
	35	40	45	50	55	60	65	70	75
100	12	12	12	12	12	12	12	12	12
125	14	14	14	14	14	14	14	14	14
150	16	16	16	16	16	16	16	16	26
175	18	18	18	18	18	18	18	26	36
200	20	20	20	20	20	20	28	36	46
225	22	22	22	22	22	26	36	46	56
250	24	24	24	24	26	34	44	54	66
275	26	26	26	26	32	44	52	64	76
300	28	28	28	28	38	48	60	74	86
325	30	30	30	34	44	58	70	84	96
350	32	32	32	40	52	64	78	96	106
375	34	34	34	45	58	72	86	100	126
400	36	36	40	50	64	80	94	110	126
425	38	38	44	56	70	88	104	120	138
450	40	40	50	62	78	94	112	130	150
475	42	42	54	68	84	102	120	138	162
500	44	45	60	72	90	110	128	148	172
525	48	50	64	80	98	116	138	158	184
550	48	54	68	85	104	124	148	166	194
575	50	58	74	90	110	132	156	178	206
600	52	62	78	96	118	140	162	186	216
625	53	67	84	102	124	148	170	196	226
650	56	71	88	108	130	156	180	204	236

TABLEAU DE FREINAGE N°1 (suite)

Tonnages remorqués	Poids minimum à freiner en T aux vitesses maximum. Km/h								
	35	40	45	50	55	60	65	70	75
675	60	76	94	113	138	162	188	214	248
700	63	80	98	118	144	168	198	222	258
725	67	84	103	124	150	178	206	232	268
750	70	88	108	130	156	184	212	244	280
775	74	92	114	136	164	192	222	252	290
800	77	96	118	142	170	200	230	260	300
825	81	101	122	148	176	208	240	270	312
850	85	106	128	153	182	214	248	280	324
875	88	110	132	158	190	222	256	288	336
900	92	114	137	164	196	230	264	298	346
925	96	118	142	170	204	238	274	308	356
950	100	128	148	176	210	244	280	318	366
975	104	127	152	182	216	252	290	328	376
1000	107	131	156	188	222	260	298	336	388
1050	113	140	167	198	236	275	314	348	
1100	120	150	178	208	250	290	330	370	
1150	129	158	189	219	264	305	345	390	
1200	138	165	200	230	278	320	360	410	
1250	145	173	209	243	290	336	380	430	
1300	152	180	218	256	302	352	400	450	
1350	158	190	228	267	316	366	418	470	
1400	164	200	238	278	330	380	436	490	
1450	171	206	246	289	343	395	451	505	
1500	178	212	254	300	356	410	465	520	
1550	185	221	264	312	370	425	480	540	
1600	192	230	274	324	354	440	500	560	
1650	198	240	282	336	397	458	515	578	
1700	205	250	290	348	409	476	530	596	
1750	214	258	301	358	423	490	549	617	
1800	222	265	312	368	436	504	568	638	
1850	231	273	321	380	449	517	586	654	
1900	240	280	330	392	462	530	604	670	
1950	248	290	340	404	476	545	618	692	
2000	256	300	350	416	490	560	632	714	

TABLEAU DE FREINAGE N°2

TRAINS REMORQUES PAR TOUS TYPES DE MACHINES

Sur la section Louga-Saint-Louis (2 sens)

Déclivité maximale : 13 m/m

Tonnages remorqués	Poids minimum à freiner en tonnes aux vitesses maximum. Km/h								
	35	40	45	50	55	60	65	70	
100	14	14	14	14	14	14	14	14	
125	16	16	16	16	16	16	16	16	
150	18	18	18	18	18	18	18	20	
175	20	20	20	20	20	20	25	31	
200	22	22	22	22	22	26	34	42	
225	24	24	24	24	24	34	43	52	
250	26	26	26	26	32	42	52	62	
275	28	28	28	30	40	50	62	73	
300	30	30	30	37	48	58	72	84	
325	32	32	35	43	55	66	81	94	
350	34	34	40	49	62	74	90	104	
375	35	35	46	56	69	83	99	114	
400	37	40	52	63	77	92	108	124	
425	38	45	57	69	84	100	117	134	
450	40	50	63	75	91	108	126	144	
475	42	55	69	81	92	116	136	155	
500	44	60	75	88	107	124	146	166	
525	50	66	81	95	114	133	155	176	
550	56	72	87	102	121	142	164	186	
575	62	78	94	108	128	151	173	196	
600	67	83	100	115	136	160	183	207	
625	72	88	106	121	143	168	192	217	
650	76	93	111	128	150	176	201	227	
675	81	98	117	134	157	184	210	237	
700	85	103	122	140	165	193	220	248	
725	90	108	128	147	172	201	229	258	
750	94	113	133	153	179	209	238	268	

TABLEAU DE FREINAGE N°2 (suite)

Tonnages remorqués	Poids minimum à freiner en tonnes aux vitesses maxima. Km/h								
	35	40	45	50	55	60	65	70	
775	99	118	139	159	186	217	247	278	
800	103	123	144	165	194	225	257	289	
825	108	128	150	172	201	233	266	299	
850	112	133	155	178	208	241	275	309	
875	116	138	161	184	215	249	284	319	
900	120	143	166	190	223	256	294	330	
925	125	148	172	197	230	264	308	340	
950	129	153	177	208	237	272	312	350	
975	133	158	183	209	244	280	321	360	
1000	138	163	188	215	252	287	331	371	

ANNEXE B

ESSAI DES FREINS

I – ESSAI COMPLET (1)

L'essai complet des freins s'effectue de la manière suivante :

- a) Le mécanicien donne au chef de gare l'assurance que son acoumètre indique un vide minimum de 45 cm de mercure.
- b) Le chef de gare ordonne au mécanicien de serrer les freins,
- c) Le chef de gare accompagné de l'aide mécanicien et éventuellement du visiteur se dirige vers la queue du train, et vérifie au passage le serrage des sabots de frein.
- d) Arrivée à la queue du train, et si rien d'anormal n'est constaté, le chef de gare fait le signal « desserrer ».

Ce signal consiste à décrire avec le bras levé au dessus de la tête (lanterne à feu jaune la nuit) une série d'arcs de cercle dans un plan perpendiculaire à l'axe de la voie.

- e) Le desserrage étant obtenu, le chef de gare toujours accompagné des agents cités ci-dessus, se dirige vers la tête du train en s'assurant que les sabots sont bien desserrés.

II – ESSAI PARTIEL (1)

L'essai partiel s'effectue de la manière suivante :

- a) Le mécanicien donne au chef de gare l'assurance que le vacuomètre indique un vide minimum de 45 cm de mercure.
- b) Le chef de gare ordonne au mécanicien de serrer les freins.
- c) Le chef de gare accompagné de l'aide mécanicien et éventuellement du visiteur, se dirige vers les wagons à contrôler et vérifie le serrage des sabots de freins.
- d) Cette vérification effectuée, et si rien d'anormal n'est constaté, le chef de gare fait le signal « desserrez » dans les mêmes conditions qu'au paragraphe I.
- e) Le chef de gare s'assure avec les agents désignés en C du serrage des sabots des wagons intéressés.

Dans l'un comme dans l'autre cas, lorsque les essais ne sont pas satisfaisants, le mécanicien ou le visiteur doit effectuer les réparations sommaires qui permettent d'assurer le bon fonctionnement des freins trouvés défectueux, si cela n'est pas suffisant pour rétablir le freinage réglementaire, le chef de gare procède comme il est dit au chapitre III du présent règlement.

Lors des manœuvres de formation, il est recommandé de faire des essais du fonctionnement du frein sur les véhicules qui doivent rentrer dans la composition du train,

en se servant par exemple du locotracteur de manœuvre. Ces essais permettent aux visiteurs de la DMR d'avoir plus de temps pour effectuer les réparations sommaires qui se révéleraient nécessaires.

Cet essai préalable ne dispense en aucun cas des essais contradictoires réglementaires.

III – ESSAI DYNAMIQUE

En vue de lui permettre de connaître la sensibilité du freinage de son train avant l'arrivée à la première gare le mécanicien doit effectuer l'essai dynamique dans les cas suivants :

- après le départ de la gare de formation
- après la gare où il y a échange de locomotive ou de mécanicien
- après la gare où un remaniement du train a été opéré.

Cet essai est effectué dans les conditions ci-après :

Quand la vitesse du convoi atteint la vitesse limite autorisée, serrer le frein à vide jusqu'à 30 centimètre de mercure.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

- Si la réaction du frein est satisfaisante ; continuer normalement la marche et annoter le carnet de bord et le bulletin de traction.
 - Si la réaction du frein est tardive : continuer la marche en prenant à temps les dispositions utiles afin de respecter les points d'arrêt.
 - Si la réaction du frein est nulle, provoqué par tous les moyens l'arrêt du train. Le train étant arrêté procéder avec le chef de convoi à essai complet statique en vérifiant le réglage des timoneries.
- a) dans le cas où aucune amélioration n'est constatée considérer le train comme étant en détresse et demander le secours.
- b) Dans le cas où une amélioration est constatée continuer la marche à 20 Km/h jusqu'à la première gare. Arrivée à cette gare le chef de gare de convoi informe le chef de gare qui prendra en accord avec le PC les mesures nécessaires pour la continuation du convoi.

**INTERDICTIONS ET RESTRICTIONS APPORTEES DANS LA CIRCULATION
DE CERTAINES CATEGORIES DE MATERIEL A MARCHANDISES,
DE CERTAINS TYPES DE LOCOMOTIVES ET DE GRUES**

CHAPITRE I

WAGONS

Article 1 : Wagons trémies « Magor » (série 1.830.821 à 1.830.850).

Wagons auto déchargeurs « Stemi » (série 1.840.301 – 1.840.320

Wagons couverts vrac) 1.530.201 – 1.530.321).

Il est interdit :

1° d'incorporer ces wagons dans des trains de voyageurs,

2° d'utiliser comme frein à main les wagons KV 1.530.201 – 1.530.221.

Article 2 : Wagons à deux essieux

Si exceptionnellement un véhicule à deux essieux doit être incorporé à un train, la DMR fixe les conditions de circulation.

Article 3 : Wagons porte-engins 1.931.361 et 1.931.362

La DMR fixe les conditions de circulation.

CHAPITRE II

LOCOMOTIVES ET LOCOTRACTEURS

Article 4 : Locotracteurs

Les locotracteurs BDR, MOYSE, type AA et BB 40 en service en ligne ou remorqués ne doivent pas dépasser la vitesse de 45 Km/h.

Article 5 : Locomotives CC 2475

La circulation de ces locomotives est en principe interdite sur les sections de lignes équipées de rails de moins de 30 Kgs au mètre (toutefois la DIF peut accorder des dérogations).

CHAPITRE III

GRUES DE RELEVAGE

Article 6 : Grue Gotwald

La grue Gottwald circule en principe par train spécial, mais elle peut être incorporée à un train de marchandises.

Dans tous les cas sa vitesse ne doit pas excéder 30 KM/h.

Article 7 : Grue Cockerill

Si la grue Cockerill de la RCFM vient exceptionnellement à circuler sur les voies de la RCFS, elle ne doit pas dépasser la vitesse.

ANNEXE D

RODAGE DES VEHICULES

Article 1 : Parcours de rodage (1)

Tous les véhicules neufs ou ayant subi une réparation au roulement doivent, avant d'être mis en service régulier, avoir effectué sous la surveillance d'un visiteur un parcours à vide de 100Km au moins depuis l'atelier de réparation jusqu'à une gare où la DMR dispose d'un poste de matériel remorqué. Ces gares sont :

- Dakar, Thiès, Diourbel, Kaffrine, Tamba, Kidira ; Guinguinéo.

Exceptionnellement le parcours Dakar-Thiès est considéré comme suffisant pour le premier rodage à vide pour les wagons réparés à Dakar.

Article 2 : Vérification des véhicules après rodage a vide

Le visiteur qui accompagne les wagons en rodage est porteur de fiches ad hoc de l'atelier qui a effectué la réparation et qu'il remet à l'agent du Matériel Remorqué de la gare terminus du parcours de rodage.

Dès l'arrivée cet agent procède avec le visiteur à la visite des véhicules en rodage.

Article 3 : Utilisation à demi charge des véhicules (1) après rodage à vide

Les postes de matériel remorqué susceptibles de mettre en circulation des véhicules à ½ charge après rodage à vide sont :

- Dakar, Guinguinéo, Thiès, Tambacounda, Kidira,

-

Les véhicules qui n'ont donné lieu à aucune observation en cours de la visite contradictoire peuvent effectuer un premier voyage à ½ charge sur un parcours minimum de 25 Km à destination d'une gare disposant d'un poste de matériel remorqué (2).

A cet effet, les postes indiqués ci-dessus apposent sur le véhicule deux étiquettes de couleur blanche Mod 235 à caractères rouges qui portent le n°1, ces étiquettes sont datées et signées par le chef de gare.

A l'arrivée à destination et si le véhicule est jugé suffisamment rodé, les étiquettes à ½ charge sont retirées par l'agent du Matériel Remorqué et le véhicule remis en service normal.

Si le véhicule est jugé insuffisamment rodé, tout en pouvant continuer à circuler, les étiquettes ½ charge sont retirées et remplacées par d'autres étiquettes du même modèle. Ces étiquettes barrées de rouge porteront le n° 2 et elles seront apposées et retirées suivant les mêmes modalités que ci-dessous.

Si le véhicule n'est pas jugé rodé après le parcours correspondant à l'étiquette n°2, il doit être différé par l'agent du Matériel, suivant les modalités habituelles. Cet agent

informe immédiatement le chef de gare de la durée probable de la réparation et lui dit s'il y a lieu ou non de procéder au transbordement.

Une fois extraite du carnet à souche M.T. 236 établie par l'agent du Matériel et contresignée par le chef de gare est alors adressée au poste ayant établi les étiquettes à demi charge l'avisant du retrait de celle-ci pour, soit :

- l'apposition d'une nouvelle étiquette n°2,
- la remise en service normal,
- le retrait du service pour entrée en réparation.

Article 4 : Chauffage d'un véhicule en rodage

Dans le cas où un chauffage aurait été constaté au cours du trajet de rodage, l'agent du Matériel de la gare terminus appose alors sur les véhicules des étiquettes « A renvoyer vide à l'atelier de ».

Si l'état du véhicule ne permet pas son renvoi à vide sur l'atelier de réparation l'agent du Matériel appose des étiquettes « Ne peut circuler – A réparer sur place ».

ANNEXE E

RECONNAISSANCE CONTRADICTOIRE **DU MATERIEL REMORQUE**

Article 1 : Reconnaissance des trains dans les gares de formation et les gares terminus - Généralités

Dans les gares de formation (1) et dans les gares terminus, tous les trains, quelle que soit leur nature, doivent faire l'objet d'une reconnaissance contradictoire entre les agents de la DPT et les agents de la DMR.

A cette opération doivent participer :

- le chef de gare ou un agent dûment qualifié,
- le chef de convoi,
- le visiteur et le cas échéant, un agent de la section électrique du Matériel lorsque le train comporte des voitures à voyageurs.

Cette reconnaissance doit être terminée suffisamment à temps pour ne pas retarder l'expédition du train et permettre s'il y a lieu l'accès des voyageurs en temps opportun.

Article 2 : Reconnaissance des trains

La reconnaissance contradictoire doit porter sur les points suivants :

- Attelage (tampons en contacts, tendeurs serrés avec un certain jeu) (2), boyaux du frein accouplés ou sur leur support.
- Les chargements doivent présenter toutes les garanties voulues de sécurité et de stabilité.
- Freinage, essai du frein continu et des freins à vis par les agents de train (voir annexe B).
- Ecriture – vérifier que les écritures et pièces du train remises au chef de convoi par la gare de départ ou remises par le chef de convoi à la gare d'arrivée correspondent exactement à la composition du convoi.
- De leur côté les agents du Matériel doivent contrôler l'état des ressorts de suspension, des bandages, des roues et des boîtes d'essieux.

Article 3 : Reconnaissance des trains voyageurs

Lorsqu'il s'agit d'un train qui doit assurer le transport des voyageurs, la reconnaissance doit être complétée par la vérification intérieure des voitures, effectuée par le chef de gare, le contrôleur, l'agent de la Section électrique du Matériel et le visiteur.

- Propreté des compartiments,
- Etat des portières, persiennes, vitres, courroies et stores dans les compartiments.

- Etat des cabinets de toilettes et des W.C (s'assurer que le matériel réglementaire est bon état et que les W.C sont bien munis du petit matériel utile (papier hygiénique, savon, serviette dans les voitures de 1^{ère} classe) et que le plein d'eau a été réalisé.

Etat de l'appareillage électrique (éclairage et ventilation).

- S'assurer que les voitures qui ne sont pas munies d'une dynamo ou d'une statodyne sont bien reliées par coupleurs à un véhicule qui en comporte une. Procéder à l'essai des divers appareils. Dans les gares où se trouve un agent de la Section Electrique du Matériel, cette partie de la visite lui incombe particulièrement.
- Mise en place et fixation des passerelles d'intercirculation et de leurs mains courantes.

Article 4 : Avaries

Les agents du Matériel doivent réparer si possible sur le champ les minutes avaries ou déprédations relevées au cours de la visite contradictoire. Toutefois si la remise en état ne peut être exécutée sans donner retard au convoi, ou s'il est nécessaire de faire passer le véhicule dans un atelier il appartient à l'agent du Matériel de décider si le véhicule doit être différé ou s'il peut continuer jusqu'à la gare terminus d'où il sera dirigé sur l'atelier le plus proche.

Il avise en conséquence le chef de la gare de départ et annote le procès-verbal de visite contradictoire dont il est question ci-après.

Le chef de gare prend immédiatement des mesures soit pour remplacer le véhicule différé ou le faire remplacer par la première gare en mesure de le faire s'il s'agit d'un véhicule affecté au transport des voyageurs.

Article 5 : Procès-verbal de visite contradictoire

Les résultats de la reconnaissance contradictoire sont consignés sur le procès-verbal Modèle 234 M sur lequel doivent être mentionnées explicitement les avaries, manquants et déprédations, les véhicules différés, les véhicules à différer en cours de route ou à la gare terminus.

Ce procès-verbal doit être établi en deux exemplaires et consigné par :

- le chef de gare ou son représentant,
- l'agent du Matériel Remorqué ou le mécanicien du train,
- le chef de gare de convoi ou le contrôleur pour les trains de voyageurs,
- l'agent de la Section électrique du Matériel, s'il y a lieu.

Un exemplaire du P.V est remis au visiteur qui l'envoie à son chef d'Etablissement ou épinglé au bulletin de traction si la visite a été faite par le mécanicien.

Le deuxième exemplaire est épinglé à la feuille de marche du train et envoyé à la Division Mouvement. Ainsi toute feuille de marche doit être accompagnée de deux procès-verbaux Mod 234 (celui de la gare de départ et celui de la gare d'arrivée).

Article 6 : Véhicules retirés ou ajoutés dans les gares de la route

Les véhicules remis à un train par une gare de la route doivent avoir été visités soigneusement avant le départ par les soins du chef de gare assisté le cas échéant de l'agent local du Matériel de façon que cette opération ne puisse imposer un retard au convoi.

S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport des voyageurs et si la reconnaissance n'a pu être effectuée contradictoirement pendant le stationnement réglementaire le contrôleur doit procéder dès le départ à la visite des compartiments et signale sur les PV Mod 234 de la gare de départ les diverses malfaçons constatées.

Article 7 : Surveillance des véhicules voyageurs en cours de route

Le contrôleur doit vérifier au passage le bon état des compartiments et W.C des voitures transportant des voyageurs.

S'il constate une avarie, déprédation ou manquant qui n'existait pas au départ, il doit procéder immédiatement à une enquête en faisant appel s'il y a lieu à l'agent de la Surveillance générale qui se trouve dans le train en vue de déterminer les responsabilités. Il consigne sur les Mod 234 de départ l'incident constaté ainsi que toutes les indications voulues afin que le montant des déprédations puisse être encaissée des tiers responsables. A défaut de signalement sur PV 234, le montant des déprédations pourra être supporté par le Contrôleur.

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 7 B]

AUTORAILS
REGLEMENT [S 7 B]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 7 B-01 : Objet du Règlement

Article 7 B-02 : Composition

CHAPITRE II

VITESSE LIMITE

EQUIPEMENT EN PERSONNEL, FREINAGE

Article 7 B-03 : Vitesse limite

Article 7 B-04 : Equipement en personnel

Article 7 B-05 : Couverture en cas d'arrêt accidentel

Article 7 B-06 : Attribution particulières du mécanicien

Article 7 B-07 : Appareils extincteurs

Article 7 B-08 : Renseignements techniques – freinage

CHAPITRE III

DETRESSE D'UN AUTORAIL – INCIDENTS

Article 7 B-09 : Détresse d'un autorail

Article 7 B-10 : Précautions à prendre pour éviter les ruptures d'attelage

Article 7 B-11 : Attention particulière que doit apporter en marche le mécanicien

REGLEMENT [S 7 B]

AUTORAILS

CHAPITRE I

GENERALITES

Article 7 B-01 : Objet du Règlement

L'objet du présent règlement est de préciser la composition, la vitesse limite, l'équipement en personnel, le freinage des autorails et les mesures à prendre en cas d'incidents.

Article 7 B-02 : Composition

Les trains assurés par des autorails sont constitués :

- soit par un autorail circulant isolément,
- soit par des autorails couplés ou jumelés,
- soit par des autorails (un ou plusieurs) remorquant des remorques ou des voitures spécialisées ou ordinaires (si ces voitures ne sont pas munies de l'attelage Willison, un attelage de transition est placé entre l'autorail et la première voiture (1).

On entend par autorails couplés ou couplages tout groupe d'autorails attelés et reliés de telle sorte que la commande puisse en être assurée d'un seul poste de conduite.

On entend par autorails jumelés ou jumelages, tout groupe d'autorails et de couplages d'autorails attelés mais nécessitant la présence d'un agent de conduite dans chaque autorail ou chaque couplage la commande du frein étant assurée sur l'ensemble par le mécanicien de l'autorail ou du couple de tête.

En aucun cas et cela en raison de la résistance des attelages Willisons la charge des remorques (tare et poids forfaitaire) attelée ne doit dépasser 100 T quelle que soit par ailleurs la charge offerte par le ou les autorails (2).

CHAPITRE II

VITESSE LIMITE

EQUIPEMENT EN PERSONNEL - FREINAGE

Article 7 B-03 : Vitesse limite

Les autorails ne doivent pas dépasser la vitesse limite indiquée pour chaque section de ligne au Livret de la Marche des Trains, bien entendu le mécanicien ne doit pas dépasser la vitesse maximum de l'engin.

Si exceptionnellement l'autorail pousse la remorque la vitesse limite de 45 Km/h ne pas être dépassée (1).

Article 7 B-04 : Equipement en personnel

Le personnel de conduite se compose normalement d'un mécanicien et d'un aide mécanicien, toutefois l'aide mécanicien n'est pas nécessaire lorsque l'autorail circule HLP sur les voies autres que les voies principales ou pour les mouvements en gare.

Le chef de convoi, qui exerce par ailleurs les fonctions de contrôleur, assure l'accompagnement de l'autorail sur le plan de la sécurité.

Les jumelages comportent par ailleurs un mécanicien pour chaque autorail autre que celui de tête.

Lorsque l'autorail circule moteur en arrière, l'aide mécanicien doit se rendre de temps en temps dans le compartiment moteur afin de s'assurer qu'il n'y rien d'anormal (fumée, odeur de matières enflammées, bruits anormaux, etc...).

Article 7 B-05 : Couverture en cas d'arrêt accidentel

La couverture de l'autorail est assurée dans les conditions prévues au règlement [S 2 A] par l'aide mécanicien.

Article 7 B-06 : Attributions particulières du mécanicien

Si un autorail doit stationner momentanément sur la voie en dehors de la présence de tout agent du Matériel, le mécanicien doit arrêter le moteur thermique, serrer le frein à main et fermer à clé les portes donnant accès aux compartiments de service de l'autorail.

Le mécanicien est chargé de l'allumage des feux d'avant le régime « phare » doit être utilisé la nuit en permanence, sauf dans les cas suivants où le régime « code » doit lui être substitué :

- croisement d'une circulation de sens contraire (1)
- traversée des gares,
- approche des points d'arrêt.

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

Article 7 B-07 : Appareils extincteurs

Les autorails sont munis d'appareils extincteurs d'incendie, dont l'emplacement et le mode d'utilisation doit être connus des agents intéressés.

Une consigne spéciale affichée édicte les précautions à observer pour éviter les risques d'incendie dans les autorails.

Article 7 B-08 : Renseignements techniques – freinage

Des notices techniques indiquent, pour chaque type d'autorails, les règles particulières de composition, de charge et de freinage (y compris les mesures à prendre en cas d'incendie, la manière d'opérer pour effectuer l'essai des freins, etc....) ainsi que la vitesse maximum propre applicable dans les différents cas (autorail isolé, couplage, etc...)

Un exemplaire doit toujours se trouve dans la cabine de conduite de l'autorail.

Dans les gares d'origines d'autorails, le chef de gare doit faire effectuer l'essai des freins (automatiques, directs) de l'autorail et des remorques. Ces gares sont munies à cet effet des extraits des notices concernant le freinage. Mention du bon fonctionnement de ces freins est portée sur la feuille de marche et le bulletin de traction par le chef de gare.

S'il y a lieu d'effectuer pour cause quelconque ailleurs que dans la gare d'origine, l'essai des freins automatiques et directs, cet essai est effectué sur l'initiative et sous la direction du mécanicien aidé éventuellement des agents de la gare. Mention du bon fonctionnement est portée sur la feuille de marche et le bulletin de traction par le chef de convoi.

CHAPITRE III

DETRESSE D'UN AUTORAIL, INCIDENTS

Article 7 B-09 : Détresse d'un autorail

Un autorail est secouru soit par une machine quel que soit le mode de secours la vitesse de 45 Km/h ne doit pas être dépassée lorsque l'autorail est poussé (1).

Un autorail pouvant être secouru par une machine, tout autorail en service doit comporter comme accessoire un attelage de transition.

Article 7 B-10 : Précautions à prendre pour éviter les ruptures d'attelages

En vue d'éviter les ruptures d'attelages ou les décrochages entre autorails et remorques non équipées de l'attelage automatique Willison et munis de l'attelage de transition le mécanicien doit s'assurer avant le départ et au cours de la conduite que cet attelage repose bien sur le crochet du véhicule et qu'il est soigneusement verrouillé.

Article 7 B-11 : Attention particulière que doit apporter en marche le mécanicien

En route le mécanicien doit fréquemment s'assurer que les véhicules suivent normalement, il doit être particulièrement attentif aux démarrages, dans les parties de voies en courbe, dans les triangles de retournement, aux reprises après coup de frein.

Dans la conduite il doit éviter les réactions en procédant à une accélération douce et régulière et à un freinage progressif exempt de brutalité.

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 8 A]

MANŒUVRES REGLEMENT [S 8 A]

SOMMAIRE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 8-01 : Objet du Règlement

Article 8-02 : Agents autorisés à commander les manœuvres

Article 8-03 : Conduite de l'engin

Article 8-04 : Signaux portés par les manœuvres

CHAPITRE II

ORDRES DE MANŒUVRES

Article 8-05 : Forme des ordres de manœuvres

Article 8-06 : Exécution des signaux de manœuvre

CHAPITRE III

EXECUTION DES MANŒUVRES

Article 8-07 : Renseignements préalables à fournir au mécanicien et aux autres agents

Article 8-08 : Examen préalable des véhicules à manœuvrer

Article 8-09 : Sécurité des personnes

Article 8-10 : Assurance de la libération de la voie dans les parties à parcourir

Article 8-11 : Vérification préalable de l'itinéraire

Article 8-12 : Prescriptions concernant les mécaniciens

Article 8-13 : Mesures à prendre à la fin de la manœuvre

Article 8-14 : Usage du sifflet

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 8-15 : Précautions spéciales pour les manœuvres de certains véhicules

Article 8-16 : Manœuvre au lancer

Article 8-17 : Manœuvre à bras

Article 8-18 : Dispositions concernant l'accrochage ou le décrochage des véhicules

Article 8-19 : Dispositions concernant les attelages lors de la formation d'un train

Article 8-20 : Freinage dans les manœuvres

Article 8-21 : Immobilisation des véhicules et des rames

REGLEMENT [S 8 A]

MANŒUVRES

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 8-01 : Objet du Règlement

Le présent règlement fixe les dispositions générales concernant les manœuvres, qu'elles soient effectuées par les engins spécialisés ou par les machines des trains.

Une consigne locale fixe les conditions particulières et qui sont propres à l'établissement considéré ou à chaque chantier de l'établissement.

Article 8-02 : Agents autorisés à commander les manœuvres

Les agents commandant les manœuvres quel que soit leur grade doivent être titulaires :

- soit du certificat de chef de sécurité ou de chef de convoi
- soit du certificat de chef aiguilleur

Ils doivent connaître les règlements [S 1 A, S 1 B et S 1 C], le paragraphe I du chapitre III du règlement S 2 A, le chapitre V du règlement S 2 A, les chapitres II et III du règlement S 6 A et le présent règlement.

Ils sont désignés dans le présent règlement par l'appellation « chef de la manœuvre »

Le chef de la manœuvre s'adjoint en cas de besoin des aides autorisés ; une instruction intérieure de la DPT fixe les connaissances exigées de ces aides.

Le chef de la manœuvre peut désigner un ou plusieurs agents qui peuvent prendre place sur la rame pour guider le mouvement commandé.

Article 8-03 : Conduite de l'engin moteur

Les locotracteurs de manœuvres sont équipés d'un seul agent, le mécanicien ; il en est de même des machines de ligne lorsqu'elles effectuent des manœuvres en gare.

Article 8-04 : Signaux portés par les engins de manœuvres

Les engins de moteurs au cours des manœuvres dans les Etablissements portent, la nuit un feu blanc à l'avant un feu blanc à l'arrière.

CHAPITRE II

ORDRES DE MANŒUVRE

Article 8-05 : Forme des ordres de manœuvre

Les ordres de manœuvres sont donnés :

- soit verbalement par le chef de la manœuvre au mécanicien,
- soit par l'exécution des signaux de manœuvre qui sont définis dans le règlement S 1 A

Article 8-06 : Exécution des signaux de manœuvre

Le chef de la manœuvre doit s'assurer que les signaux de manœuvre sont aisément perçus par le mécanicien et si besoin est, il place aux points convenables des agents dont le rôle est de répéter les signaux au mécanicien.

Les signaux de manœuvre (notamment les signaux arrêtez, ralentissez) doivent être faits suffisamment à temps à une distance convenable afin d'éviter des chocs brusques entre les tranches de wagons à raccorder ou le dépassement du point Limite de manœuvre.

CHAPITRE III

EXECUTION DES MANŒUVRES

Article 8-07 : Renseignements préalables à fournir au mécanicien et aux autres agents

Avant de commencer la manœuvre le chef de la manœuvre doit renseigner avec précision les agents concernés : agents de manœuvre, mécanicien et éventuellement les agents des postes de manœuvres des signaux et des aiguilles, ainsi que les gardes barrières des PN empruntés.

Il doit particulièrement insister sur l'ordre de succession des mouvements prévus.

Le chef de la manœuvre doit porter à la connaissance des agents intéressés, toute modification aux dispositions initialement prévus.

S'il s'agit de la manœuvre en tête d'un train comportant une machine de pousse le mécanicien de cette dernière doit être avisé avant le commencement de la manœuvre. Pour éviter tout mouvement intempestif de cette machine, un signal d'arrêt à main doit être placé en avant de celle-ci pendant toute la durée de la manœuvre.

De même cas de manœuvre en queue d'un train le mécanicien de tête doit au préalable en être prévenu, un signal d'arrêt à main doit être placé à sa proximité pendant toute la durée de la manœuvre.

Article 8-08 : Examen préalable des véhicules à manœuvrer

Avant de commencer la manœuvre le chef de la manœuvre doit s'assurer que rien ne s'oppose au déplacement des véhicules. Il vérifie notamment :

- le desserrage des freins et le retrait des cales,
- l'immobilisation des véhicules non manœuvrés,

- le freinage de la rame dans les cas visés à l'article 8-19,
- la fermeture et le verrouillage des portes,
- l'exécution de l'annonce aux PN éventuellement empruntés,
- le placement sur leur croc de repos des tendeurs on utilisés,
- la mise en place sur leur support des boyaux non accouplés.

Article 8-09 : Sécurité des personnes

Avant de commencer la manœuvre, le chef de la manœuvre doit s'assurer qu'ont été avisées les personnes (agents, usagers se trouvant sur les véhicules, les personnes à proximité de la voie intéressée, les voyageurs se trouvant dans les voitures).

Article 8-10 : Assurance de la libération de la voie dans les parties à parcourir

Avant d'exécuter un mouvement de manœuvre le chef de la manœuvre doit s'assurer que les parties de voies à parcourir sont libres et le resteront jusqu'à la fin de la manœuvre.

Lorsque la manœuvre s'exécute dans une zone dépendant d'un poste enclenché, cette assurance peut lui être donnée par l'aiguilleur du poste, si ce poste contrôle effectivement la libération des voies.

Dans les autres cas le chef de la manœuvre contrôle lui-même que la voie est libre et si plusieurs manœuvres exécutées simultanément, sont susceptibles d'emprunter les mêmes aiguilles ou les mêmes voies les divers chefs de manœuvres règlent l'ordre de succession de ces manœuvres suivant les directives reçues du chef de gare.

Article 8-11 : Vérification au préalable de l'itinéraire

Avant de commencer la manœuvre le chef de la manœuvre doit s'assurer que les aiguilles, taquets d'arrêt et autres appareils de voie sont disposés dans la position convenable (s'il s'agit d'appareils dépendant d'un poste enclenché il y a entente préalable avec l'aiguilleur du poste à ce sujet.)

S'il s'agit d'aiguilles manœuvrées à pied d'œuvre le chef de la manœuvre désigne le ou les agents chargés de les manœuvrer. Ce ou ces agents doivent vérifier que l'aiguille colle bien après l'avoir disposée dans la position convenable.

L'attention des agents chargés de manœuvrer les aiguilles est appelée sur les points suivants :

- il est interdit de modifier la position d'une aiguille tant qu'un véhicule est engagé sur l'appareil.

- lorsqu'une aiguille a été talonnée par un mouvement son collage doit être vérifié avant tout mouvement de sens contraire.

Article 8-12 : Prescriptions concernant les mécaniciens

Le mécanicien ne doit pas considérer l'ouverture d'un signal commandant l'arrêt comme étant un ordre de commencement de la manœuvre, le mécanicien doit attendre l'ordre du chef de la manœuvre pour se mettre en mouvement.

Au cours de l'exécution de la manœuvre le mécanicien observe « la marche en manœuvre » telle qu'elle est définie à l'annexe I au règlement S.O.

Lorsque le mécanicien n'est pas en tête et qu'il se trouve de ce fait des véhicules en avant de la machine dans le sens du mouvement, l'observation des signaux fixes ou à main incombe non plus au mécanicien mais au chef de la manœuvre qui se place sur le véhicule de tête (un ou plusieurs répéteurs peuvent être placés dans la rame). Le chef de la manœuvre doit alors s'assurer que la voie à parcourir reste libre et régler la vitesse en donnant de temps en temps des ordres de ralentissement au mécanicien de façon à éviter tout accostage brutal. De son côté le mécanicien qui obéit aux ordres donnés, doit s'arrêter de lui-même dès qu'il ne voit plus les signaux qui lui sont faits.

Article 8-13 : Mesures à prendre à la fin de la manœuvre

A la fin de la manœuvre le chef de la manœuvre s'assure :

- que les véhicules n'engagent pas les voies principales et stationnent en deçà des arrêts mobiles,
- que les véhicules dégagent les croisements des voies de service contigus,
- que les véhicules sont immobilisés,

Par ailleurs il fait remettre les appareils de voie en position normale et cadénasser ceux qui doivent l'être d'après la consigne des installations de sécurité.

Article 8-14 : Usage du sifflet

En principe le sifflet est réservé au chef de gare, les agents qui commandent les manœuvres font en général usage de la corne pour appuyer les signaux de manœuvre, mais à défaut de corne ils peuvent se servir du sifflet.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 8-15 : Précautions spéciales pour la manœuvre de certains véhicules

Doivent être manœuvrés avec précautions particulières les véhicules suivants :

- le matériel voyageurs, les wagons transportant des personnes ou des animaux,
- les wagons réservoirs, les wagons frigorifiques ou isothermes et les wagons reliés entre eux par accouplement rigides ou par leur propre chargement,
- les wagons en cours de chargement ou de déchargement,
- les wagons portant l'étiquette « à manœuvrer avec précautions »
- les wagons frappés d'avaries rendant leur déplacement dangereux,
- les engins moteurs acheminés en véhicule.

Article 8-16 : Manœuvres au lancer

Ces manœuvres doivent être exécutées avec beaucoup de précautions de telle sorte qu'il n'y ait jamais de chocs violents à la fin du mouvement des véhicules ; lorsque les wagons sont lancés sur une voie principale ou sur une voie donnant accès à une voie principale, ils doivent être arrêter au frein avant d'atteindre le point extrême, un frein monté suffit pour trois véhicules.

Par ailleurs, il est interdit d'effectuer des manœuvres au lancer :

- sur une voie bordant un quai de voyageurs,
- sur une voie occupée par un train contenant des voyageurs,
- sur une voie longeant un train contenant des voyageurs,
- sur les voies de Port,
- sur les traversées par un passage à niveau

De plus il est interdit de lancer :

- des groupes de plus de trois véhicules,
- les véhicules dont la liste est reprise à l'article 8-15 ci-dessus.

Article 8-17 : Manœuvres à bras

Ces manœuvres ne sont entreprises que si le chef de la manœuvre dispose d'un moyen sûr pour arrêter les véhicules dont (frein, cales, heurtoir, etc...)

Les agents qui poussent le ou les véhicules doivent être placés à l'arrière du dernier véhicule, exceptionnellement le long des véhicules à manœuvrer, mais en aucun cas devant le premier véhicule.

Article 8-18 : Dispositions concernant l'accrochage ou le décrochage des véhicules

Pour décrocher deux véhicules il est interdit de s'introduire entre eux avant arrêt complet du mouvement. Après avoir procédé au désaccouplement des boyaux il faut actionner la tirette pour débloquer le frein. Boyaux et tendeurs doivent être mis en place sur leur support.

Pour l'accrochage l'attelleur peut se placer à l'avance entre les tampons du ou des véhicules immobiles, sinon il doit attendre l'arrêt complet avant de s'introduire entre les véhicules.

Article 8-19 : Dispositions concernant les attelages lors de la formation d'un train

Les tendeurs non utilisés doivent être placés sur leur croc de repos, les boyaux accouplés.

Les attelages doivent être vérifiés de telle sorte que les tampons étant en contact les tendeurs doivent être serrés.

- à bloc pour les trains de voyageurs ou mixtes,
- avec un certain jeu dans les trains de marchandises pour faciliter les démarrages,

article 8-20 : Freinage dans les manœuvres

En général le seul frein de la machine ou du locotracteur est suffisant.

Toutefois dans les Etablissements où les manœuvres empruntent des voies à déclivité importante, la consigne locale fixe les conditions dans lesquelles le freinage des rames doit être assuré.

Une instruction du directeur de la DPT désigne ces Etablissements.

Article 8-21 : Immobilisation des véhicules et des rames

Lorsque des véhicules stationnent au cours de la manœuvre on peut craindre qu'ils ne se mettent en mouvement soit sous l'effet du vent soit sous l'effet de leur propre poids, aussi le chef de la manœuvre doit-il faire serrer le nombre de freins nécessaires (freins à main ou freins manoeuvrables du sol).

Lorsque la manœuvre est terminée le chef de la manœuvre après avoir remis les aiguilles et les arrêts mobiles en position normale, doit faire serrer les freins des véhicules en stationnement sur les voies de service et placer de cales, si besoin est. Les véhicules immobilisés étant si possible accrochés entre eux.

REGIE DES CHEMINS DE FER DU SENEGAL

REGLEMENT GENERAL DE SECURITE

REGLEMENT [S 9 A]

PASSAGE A NIVEAU

- DISPOSITIONS GENERALES
- PASSAGES A NIVEAU GARDES A ANNONCE MANUELLE

REGLEMENT [S 9 A]

PASSAGE A NIVEAU

SOMMAIRE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 9-01 : Définition

Article 9-02 : Etablissement des passages à niveau

Article 9-03 : Signalisation

Article 9-04 : Classification des passages à niveau

Article 9-05 : Visibilité pour les passages à niveau non gardés

Article 9-06 : Barrières

Article 9-07 : Régime des passages à niveau publics gardés

Article 9-08 : Vigilance des gardes barrières

Article 9-09 : Service des gardes barrières

Article 9-10 : Dispositions à prendre en cas de mauvaise visibilité

Article 9-11 : Fermeture des barrières

Article 9-12 : Restrictions à l'ouverture des barrières

Article 9-13 : Avarie des barrières

Article 9-14 : Observation des signaux portés par les trains

Article 9-15 : Surveillance des convois par les gardes barrières

Article 9-16 : Obstruction de la voie aux abords du passage à niveau

Article 9-17 : Divers types de passage à niveau

CHAPITRE II

PASSAGES A NIVEAU GARDES A ANNONCE MANUELLE

Article 9-18 : Définition

Article 9-19 : Vigilance des gardes barrières

Article 9-20 : Fermeture des barrières

Article 9-21 : Dérangement du dispositif d'annonce

Article 9-22 : Application des articles du chapitre I

REGLEMENT [S 9 A]

PASSAGES A NIVEAU

DISPOSITIONS GENERALES

PASSAGES A NIVEAU GARDES A ANNONCE MANUELLE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 9-01 : Définition

On désigne par passage à niveau tout croisement à un même niveau de circulation d'une voie de chemin de fer et d'une voie routière.

Article 9-02 : Etablissement des Passages à Niveau

Les passages à niveau sont établis en général là où la voie est au niveau du terrain naturel.

Toutefois des passages à niveau peuvent se trouver là où la voie est en remblai, mais on évite autant que possible d'en établir là où la voie est en déblai en raison du manque de visibilité sur la voie ferrée tant pour les usagers de la route que pour les gardes.

La route et la voie ferrée ne doivent pas se couper sous un angle inférieur à 35°.

Les rails sont doublés intérieurement de contre-rail, la partie de la chaussée comprise entre les contre-rails est remplie de matériaux bien damés jusqu'au niveau des champignons ; elle est bitumée le cas échéant.

Article 9-03 : Signalisation

a) Signalisation ferroviaire

Un panneau [S] (sifflez) est implanté à 150 m du point d'arrêt du passage à niveau (voir Règlement [S 1 A]).

b) Signalisation routière

Elle comporte :

- Un signal de danger implanté sur le côté de la route à 150 m de chaque côté de la voie ferrée représentant une locomotive pour les P.N non gardés (ce signal est souvent doublé d'un signal « Stop à 150 m »), une barrière pour les PN gardés.
- Un signal de position implanté sur le côté droit de la route et à 2,5 m de chaque côté de la voie ferrée, il est constitué par une croix de Saint-André simple ou double suivant qu'il s'agisse d'une voie unique ou d'une double voie. Ce signal peut être doublé d'un signal « Stop ».

Article 9-04 : Classification des passages à niveau

Les passages à niveau publics sont classés en deux catégories :

- les passages à niveau gardés,

- les passages à niveau non gardés.

Il existe également des passages à niveau privés qui sont uniquement réservés à leur utilisateur ou à leurs commettants, ils sont munis de barrières normalement fermées et immobilisées dans cette position par un cadenas. Ces passages à niveau sont placés sous l'entière responsabilité de leur utilisateur et sont à régime fermé.

Article 9-05 : Visibilité pour les passages à niveau non gardés

Une certaine zone dénommée losange de visibilité doit être débarrassée de tout obstacle gênant la vue ; elle est ainsi définie : à 1 m du sol et à 25 m de l'axe de la voie la plus proche, la visibilité doit s'étendre à 150 m sur la voie à gauche comme à droite.

Article 9-06 : Barrières

Les passages à niveau gardés sont obligatoirement munis de barrières, les barrières sont de trois types :

- a) Barrières oscillantes, elles sont manœuvrées manuellement au moyen d'un treuil, la lisse est munie de plaques réfléchissantes rouges pour la circulation routière.
- b) Barrières roulantes, ces barrières sont déplacées sur un chemin de roulement constitué par un rail, le garde les accompagne dans leur mouvement. Lorsque les barrières sont fermées elles doivent être appuyées la nuit, par feu rouge s'adressant à la circulation routière.
- c) Demi-barrières automatiques, ce sont deux bras manœuvrés automatiquement, chacun d'eux obstruant la moitié de la chaussée, en position de fermeture. Elles sont complétées le jour comme nuit par des feux clignotants rouges s'adressant à la circulation routière.

Article 9-07 : Régime des PN publics gardés

Les passages à niveau publics gardés sont à régime ouvert, les barrières ne sont normalement fermées que pour permettre le passage des circulations ferroviaires.

Le gardiennage des passages à niveau est assuré par des agents désignés dans le présent règlement par l'appellation de « Gardes barrières ». Ces agents doivent connaître le présent règlement.

Article 9-08 : Vigilance des gardes-barrières

Pendant toute la durée de leur service les gardes-barrières doivent se montrer particulièrement vigilants et ne pas perdre de vue qu'un train peut survenir à tout moment.

Ils doivent constamment agir comme si un train devait arriver inopinément même si le passage à niveau est muni d'un dispositif d'annonce. En cas de non réception de l'annonce pour une cause quelconque (non fonctionnement, oubli de l'agent chargé de lancer l'annonce), la responsabilité du garde-barrière est engagée s'il ne s'est pas conformé aux prescriptions contenues dans le présent règlement.

Article 9-09 : Service des gardes-barrières

Les gardes-barrières doivent être en permanence en observation et aux écoutes à proximité des barrières, toutefois, ils peuvent se tenir dans les guérites aménagées si de là ils ne perdent pas de vue la voie ferrée et la route.

Ils ne doivent pas quitter leur poste sans être remplacés, toutefois si pour un court instant ils sont obligés d'cesser le gardiennage, ils doivent au préalable fermer les barrières et les cadenasser dans cette position.

Article 9-10 : Dispositions à prendre en cas de mauvaise visibilité

Si par suite du brouillard ou de fortes intempéries la visibilité n'est pas suffisante, les gardes doivent tenir normalement fermées les barrières et ne les ouvrir que pour le passage des circulations routières et après s'être assurées qu'il n'y a aucun danger à le faire.

Et en cas de fort brouillard, lorsqu'un train est attendu et que l'ouverture des barrières est sollicitée, le garde-barrière doit faire descendre les occupants du véhicule à l'exception du conducteur. Ces personnes franchissent le passage à niveau à pied avant l'ouverture des barrières, ensuite le garde ouvre les barrières pour laisser passer le véhicule.

Article 9-11 : Fermeture des barrières

Les gardes-barrières doivent être en possession d'un tableau donnant les heures de passage des trains et ceci à la diligence des chefs de gare dont ils dépendent. Les chefs de gare communiquent par ailleurs aux gardes-barrières avec lesquels ils sont reliés par téléphone les numéros des trains non régularisés devant effectivement circuler.

Mais ils ne doivent pas perdre de vue que les trains ne transportant pas de voyageurs peuvent circuler en avance et peuvent de ce fait se présenter avant leur heure normale.

Les gardes barrières doivent fermer les barrières dès qu'ils se rendent compte de l'approche des trains.

De plus cinq minutes avant l'heure normale de passage des trains réguliers ou des trains facultatifs, supplémentaires, spéciaux annoncés les gardes doivent se mettre en régime fermé et n'ouvrir les barrières sur demande que si les voies peuvent être traversées avant l'arrivée des trains. Dans ce cas, ils ne doivent pas hésiter à refermer les barrières en interrompant si besoin les files de véhicules à partir du moment où ils estiment que les voies ne peuvent plus être traversées en toute sécurité. Toutefois aux passages à niveau spécialement désignés dans la consigne locale cette fermeture préalable des barrières (cinq minutes avant l'heure normale d'arrivée des trains) n'a pas à être observée à condition que le garde se tienne à proximité du levier de commande prêt à interrompre la circulation routière dès que les voies ne peuvent plus être traversées.

Lorsque la circulation routière est susceptible d'être interrompue pendant plus de 10 minutes par une manœuvre, le chef de la manœuvre doit interrompre la manœuvre et faire dégager le passage à niveau à l'expiration de cette durée de 10 minutes.

Article 9-12 : Restriction à l'ouverture des barrières

Les barrières étant fermées les gardes doivent éviter de les ouvrir pour laisser passer un troupeau, des véhicules trop lents, de grand encombrement ou en difficulté trop peu de temps avant le passage des trains.

Article 9-13 : Avaries des barrières

En cas d'avaries des barrières le garde doit y substituer des moyens de fortune tels que les perches « dérouleurs de bandes en plastique luminescentes », cordes, chaînes garnies de drapeaux rouges tendues à la place de la barrière, la nuit il doit en plus présenter une lanterne à feu rouge aux circulations de chaque sens.

Article 9-14 : Observation des signaux portés par les trains

Si le signal de queue sur le dernier véhicule est manquant le garde ne doit pas ouvrir immédiatement les barrières après le passage du train car on peut craindre une dérive surtout sur les lignes à fortes déclivités.

Article 9-15 : Surveillance des convois par les gardes- barrières

Si des anomalies quelconques mettent le train en danger : déraillements, wagons en feu, avaries du matériel, chargement déplacé, etc... les gardes doivent s'efforcer d'arrêter le train en faisant des signaux d'arrêt, si l'arrêt du train n'est pas obtenu ils doivent alerter les gares voisines s'ils en ont la possibilité.

De même les gardes doivent répercuter au mécanicien les signaux d'arrêt qui peuvent être faits par les agents du train.

Article 9-16 : Obstruction de la voie aux abords du passage à niveau

En cas d'obstruction de la voie aux abords du passage à niveau le garde barrière doit fermer les barrières et assurer la couverture de l'obstacle dans les conditions réglementaires (chapitre VII du règlement [S 2 A]).

Article 9-17 : Divers types de passage à niveau en service

Pour les passages à niveau gardés il y a trois types :

- les passages à niveau à annonce et fermeture manuelles (chapitre II du présent règlement).
- les passages à niveau à annonce et automatique et à fermeture manuelle (1).
- Les passages à niveau à annonce et fermeture automatique des demi-barrières (1).

Pour les passages à niveau non gardés, il y a deux types :

- les passages à niveau à signalisation routière et ferroviaire mais sans feu clignotant.
- Les passages à niveau à signalisation routière et ferroviaire mais sans feu clignotant, déclenchés automatiquement par l'arrivée des trains.

CHAPITRE II

PASSAGES A NIVEAU GARDES A ANNONCE MANUELLE

Article 9-18 : Définition

On entend par passage à niveau gardé à annonce manuelle tout passage à niveau recevant l'annonce du passage des trains par l'intermédiaire d'un agent, que cet agent téléphone, actionne une sonnerie, ou simplement corne en utilisant un code conventionnel.

Article 9-19 : Vigilance des gardes barrières

Le fait qu'il ait une annonce au garde ne change rien aux dispositions de l'article 9-08.

L'annonce répond à un unique but : celui d'alerter le garde barrière mais ne le décharge nullement de ses obligations telles qu'elles sont définies au chapitre I.

Article 9-20 : Fermeture des barrières

Le garde opère comme il est prescrit à l'article 9-11, mais la consigne locale peut prescrire que le garde doive fermer les barrières dès la réception de l'annonce.

Toutefois, contrairement aux dispositions de l'article 9-11, le garde barrière si le dispositif d'annonce fonctionne n'a pas à se mettre en régime fermé 5 minutes avant l'heure normale de passage des trains.

Article 9-21 : Dérangement du dispositif

Dès que le dérangement est constaté par le garde barrière, il doit immédiatement se mettre en régime fermé et redoubler de vigilance avant d'ouvrir les barrières aux véhicules qui se présentent.

Toutefois si la consigne locale le prévoit le garde n'a pas à se mettre en régime fermé, dans ce cas des précautions particulières sont prises pour la circulation de trains, elles prescrivent notamment l'arrêt des trains avant le franchissement du passage à niveau.

Article 9-22 : Application des articles du chapitre I

L'ensemble des prescriptions des articles du chapitre I est entièrement applicable aux passages à niveau gardés à annonce manuelle à l'exception de l'article 9-11 qui est assoupli par les dispositions de l'article 9-20.

Dakar, le 01/9/1987

Thiès, le 18/8/1987

Vu pour approbation
Le Ministre de l'Équipement

Le Directeur Général de la Régie des
Chemins de Fer du Sénégal

Robert SAGNA

Ibrahima NIANG