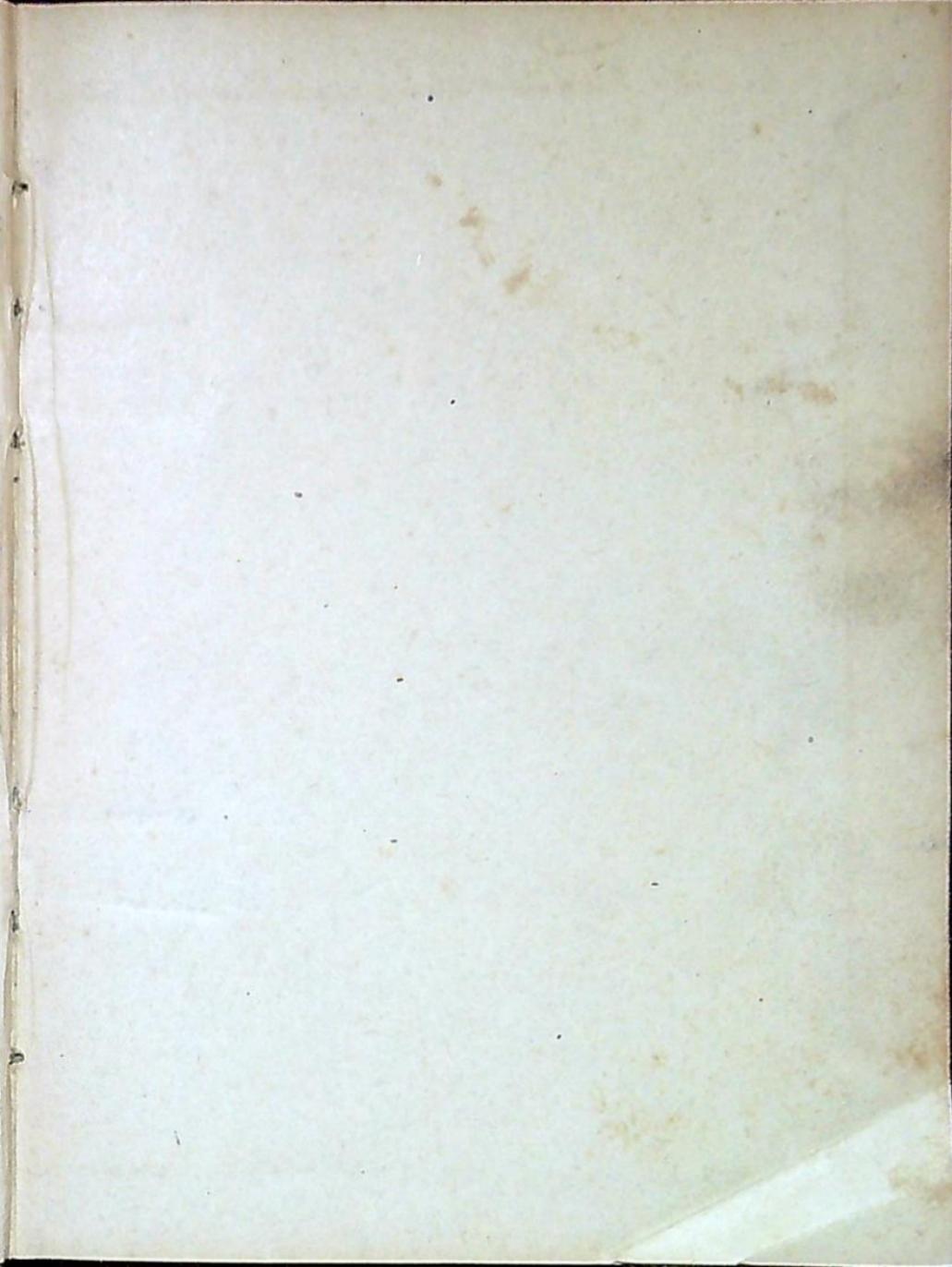


Jouhaannet

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE St-VICTOR à COURS

Règlement Général
pour les Services de l'Exploitation







COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE
SAINT-VICTOR A COURS

RÈGLEMENT GÉNÉRAL
D'EXPLOITATION



THIZY
IMPRIMERIE BARBERET & DAMAIS

1920



COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER DE ST-VICTOR A COURS

Règlement Général D'Exploitation

CHAPITRE PREMIER

SIGNAUX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER

Tout employé, quel que soit son grade, doit obéissance passive aux signaux.

ART. 2.

En général, les trains de service ne sont pas annoncés par le train qui les précède.

En conséquence, sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train était attendu.

ART. 3

L'absence de tout signal indique que la voie est libre.

ART. 4

Il doit être fait usage des signaux de nuit : le soir dès que le jour baisse, au matin jusqu'au jour; toutefois, les signaux de nuit pourront être éteints après le passage dans les gares, et après l'arrivée aux gares terminus du dernier train de la journée.

§ 1^{er}. — SIGNAUX A MAIN

ART. 5

Les signaux à main s'exécutent :

1^o Le jour, au moyen d'un drapeau vert et rouge ;

La nuit avec une lanterne pouvant donner à volonté un feu blanc, vert ou rouge.

SIGNAUX DE JOUR

a) Le drapeau roulé autour de sa

hampe ou dans son fourreau, indique que la voie est libre ;

b) Le drapeau vert déployé commande le ralentissement ;

c) Le drapeau rouge déployé commande l'arrêt immédiat.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé soit en agitant vivement de haut en bas et de bas en haut un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

SIGNAUX DE NUIT

a) Le feu blanc indique que la voie est libre ;

b) Le feu vert commande le ralentissement ;

c) Le feu rouge commande l'arrêt immédiat.

Tout signal éteint ou faisant défaut, doit être considéré comme s'il était à l'arrêt.

ART. 6

Dans les manœuvres, le signal de marche est donné en agitant horizontalement :

Le jour, un drapeau roulé ou les bras;
La nuit, une lumière blanche.

Le signal d'arrêt est donné en agitant les mêmes objets de haut en bas et de bas en haut.

La plus grande attention est recommandée aux Agents pour l'observation de ces signaux.

ART. 7

A défaut d'agents pour faire les signaux, un drapeau rouge le jour et une lanterne à feu rouge la nuit, placés dans l'axe d'une voie, commandent l'arrêt immédiat à tout train ou machine circulant sur cette voie.

Un drapeau vert déployé le jour, ou une lanterne à feu vert la nuit, placés près d'une voie principale, du côté du rail extérieur, commandent le ralentissement à tout train ou toute machine circulant sur cette voie.

Un drapeau blanc le jour, ou un feu blanc la nuit, placés à l'extérieur de la voie, indiquent le point où la vitesse normale peut être reprise.

§ 2. — SIGNAUX DE POSITION
DES AIGUILLES

ART. 8.

Les aiguilles qui sont prises par la pointe par des trains en marche régulière, sont pourvus de signaux qui ont pour objet d'indiquer à ces trains la voie qu'ils doivent régulièrement suivre.

Les aiguilles qui sont prises par le talon, ne portent aucun signal.

ART. 9

Les signaux d'aiguilles se composent d'un disque pouvant occuper en tournant autour d'un axe vertical deux positions :

- 1° L'une parallèle à l'axe de la voie;
- 2° L'autre perpendiculaire à ce même axe.

Pendant la nuit, ce disque est surmonté d'une lanterne pouvant donner deux feux, l'un blanc, l'autre rouge, selon sa position et indiquant celle de l'aiguille.

POINTS DE JONCTION D'UNE VOIE D'ÉVITEMENT
OU DE SERVICE AVEC LA VOIE PRINCIPALE

Le disque effacé le jour ou le feu blanc la nuit, indique que l'aiguille est faite pour la voie principale.

Le disque présentant sa face rouge le jour ou le feu rouge la nuit, indique que l'aiguille est disposée pour la voie d'évitement ou de service.

§ 3. — SIGNAUX DÉTONNANTS

ART. 10

Les signaux-pétards sont employés le jour et la nuit, comme signaux d'avertissement, de ralentissement pour maintenir entre les trains les intervalles réglementaires, et, en général, pour indiquer aux trains ou machines qu'il y a en avant un obstacle.

ART. 11

Quand il y a lieu de faire usage de

pétards, on en fixe un sur chaque rail, à une distance de vingt-cinq mètres l'un de l'autre.

On doit surtout en faire usage pour appuyer les signaux à main, en cas de brouillards épais ou de tourmente ne permettant pas de voir distinctement un homme à cent mètres.

§ 4. — SIGNAUX DES TRAINS

ART. 12

Les trains circulant de jour, *sauf en cas de brouillards épais*, ne portent aucun signal à l'avant ; mais une lanterne préparée pour la nuit doit être placée comme *signal de queue*, sur la face arrière du dernier véhicule, ou fixée au crochet d'attelage.

Les trains circulant de nuit, doivent avoir à l'avant de la machine, au moins un feu blanc ; et à l'arrière de la dernière voiture, au moins un feu rouge.

ART. 13

Les machines circulant isolément la nuit, doivent avoir au moins un feu blanc

à l'avant et sur la face arrière du tender, au moins un feu rouge.

Les signaux des trains et machines, doivent être allumés assez à l'avance pour que ces trains ou machines ne puissent être surpris par la nuit.

Annonce des trains spéciaux

ART. 14

Quand un train spécial doit être mis en marche, le train qui le précède immédiatement doit être porteur : *le jour* d'un drapeau vert déployé placé à l'arrière du dernier véhicule et *la nuit* d'un feu vert supplémentaire.

Ces signaux doivent être placés de façon à ce qu'ils soient visibles pour les Agents des gares, des poseurs et des garde-barrières.

§ 5. — SIGNAUX DES MÉCANICIENS

ART. 15

Les mécaniciens communiquent de la façon suivante, au moyen du sifflet de

leur machine, avec les Agents des trains, des gares et de la voie :

1° Un coup de sifflet prolongé appelle l'attention et annonce la mise en marche;

2° Deux coups de sifflet brefs ordonnent de serrer les freins;

3° Si le mécanicien veut obtenir *une action énergique et prompte*, il répète ce signal à coups *saccadés*;

4° Un coup de sifflet bref ordonne de desserrer les freins.

CHAPITRE II

Circulation. — Croisements. — Protection
des Voies. — Arrêts. — Détresses. —
Secours. — Ruptures d'attelages.

§ 1^{er}. — CIRCULATION

ART. 16.

Aucun train ne doit partir d'une gare avant d'avoir reçu, dans la forme prescrite, le signal du départ donné par le chef de gare ou son représentant.

Aucun train ne doit arriver à une gare ni en repartir, avant l'heure fixée par le tableau de la marche des trains.

Dans les trains de toute nature, le signal du départ est donné par le chef de

gare au moyen d'un coup de sifflet. Ce signal est aussitôt répété par le chef de train.

Le mécanicien ne doit se mettre en marche qu'après avoir reçu ce dernier signal.

ART. 17.

Les machines circulant isolément, sont soumises à ces règles comme les trains de l'exploitation. En conséquence, les mécaniciens, qui les accompagnent doivent se conformer à l'horaire qui leur est donné. Ils ne doivent pas prendre d'avance sur l'heure prescrite.

ART. 18.

Les trains de l'exploitation et les trains de service, ne devront se suivre qu'à un intervalle de quinze minutes. Toutefois, ce délai pourra être ramené à dix minutes, quand il s'agira d'un train de service suivant un train de l'exploitation, mais *à la condition expresse* que le train de service *aura à s'arrêter* pour laisser ou

prendre des matériaux avant d'avoir atteint la première moitié du parcours d'entre la gare de son départ et la gare suivante, et sa vitesse ne devra pas dépasser *quinze kilomètres à l'heure*.

§ 2. — CROISEMENTS

ART. 19.

Quand les nécessités du service imposeront la mise en marche de trains en sens contraire, les points de croisement seront fixés par le tableau de la marche des trains pour les trains réguliers et facultatifs, et par des ordres de service du Directeur de l'exploitation pour les trains spéciaux et de service. La circulation des trains de marche en sens contraire, sera soumise aux règles prescrites par les articles suivants.

ART. 20.

Dans les gares désignées comme gares de croisement, la voie unique étant dédoublée en voies 1 et 2, les trains entrent en général, sur la voie de gauche. Dans ce cas, le chef de gare doit envoyer, *cinq minutes au moins*, avant l'heure d'arrivée du premier train attendu, un agent à l'aiguille de dédoublement, pour prescrire au mécanicien, qui devra s'arrêter avant d'aborder l'aiguille, d'avancer jusqu'en gare.

ART. 21.

Quand le premier train sera arrêté à son point de stationnement dans la gare de croisement, les mêmes mesures seront prises pour aller donner l'ordre d'avancer au mécanicien du second train arrêté à l'autre extrémité de l'aiguille d'entrée en gare. A défaut d'agent, le chef de gare se portera lui-même à l'aiguille.

ART. 22.

En aucun cas, le mécanicien d'un train

arrêté à une aiguille d'entrée d'une gare dans laquelle il devra croiser un autre train, ne devra franchir cette aiguille *avant d'en avoir reçu l'ordre* prescrit par l'article 20 ci-dessus.

ART. 23.

Avant de donner l'ordre du départ au train qui, d'après l'horaire, devra quitter le premier la gare de croisement, le chef de gare devra s'assurer que le dernier véhicule du train croiseur dégage bien complètement l'aiguille de sortie de la voie d'évitement. Si cette aiguille n'était pas déagée, il aurait à prendre les mesures utiles pour faire avancer *l'autre train* et dégager la voie.

ART. 24.

Il est rigoureusement interdit à un chef de gare de donner l'ordre du départ à un train dans une gare de croisement, avant que l'autre train qu'il doit croiser

ne soit arrivé en gare et de s'être concerté avec le chef de ce dernier train.

ART. 25.

Il pourra être dérogé à la règle ci-dessus, mais en cas de retard seulement, et à la condition expresse que le télégraphe fonctionne. Dans ce cas, un changement de croisement pourra être fait en se conformant aux prescriptions de l'article 26 ci-après :

ART. 26.

Exemple : un train *impair* arrivé dans une gare où il doit, d'après l'horaire ou un ordre de service croiser un train *pair*, si ce dernier a du retard, le chef de service se rend compte de la possibilité de faire continuer le premier train (*impair*) sans attendre l'arrivée du train *pair*. Il se consulte alors avec le chef de la gare suivante, et s'il reçoit l'assurance : 1° Que le train *pair* n'est pas parti de cette gare et qu'il y sera retenu jusqu'à l'arrivée du train *impair*; 2° qu'aucun

autre train de même sens que le train *pair* n'est engagé entre les deux gares, il donne alors au train impair L'ORDRE ÉCRIT de continuer jusqu'à la gare suivante.

Dans ce cas, les dépêches ci-après devront être échangées entre ces gares.

Exemple: 1° *Dépêche adressée par la gare de Pont-Trambouze qui a le train impair pour lequel elle a demandé le changement de croisement, à la gare de Bourg-de-Thizy.*

Train n°.... est à ma gare.

Si la gare interrogée (*Bourg-de-Thizy*) a en gare le train *pair* ou s'il est parti de chez elle, le changement de croisement ne peut avoir lieu; elle répond:

Train n°.... est parti (ou va partir).

Mais si le train *pair* est en retard, ou qu'il ne soit pas en état de partir, le chef de la gare interrogée s'assure que toutes les mesures de sécurité sont bien prises pour qu'il puisse recevoir sans danger le train impair n°..... pour lequel on lui demande le changement de croisement. Il répond alors à Pont-Trambouze par cette dépêche:

2° *Dernier train expédié de Bourg-de-Thizy est train n°.... Je retiens train n°... si train n°... (dernier train expédié) est arrivé à votre gare, expédiez-moi train n°.... (train impair).*

A partir de ce moment, et jusqu'à l'arrivée du train impair, la gare de Bourg-de-Thizy qui a accordé le changement de croisement, ne doit plus expédier, ni laisser passer aucun train de sens contraire à ce dernier.

ART. 27.

Il est expressément interdit aux mécaniciens et chefs de train de partir d'une gare de croisement, avant l'arrivée en gare du train croiseur; ou, en cas de croisement, *sans avoir reçu l'ordre de continuer* jusqu'à la gare suivante, lequel ordre écrit doit relater le changement de croisement.

Si cette double condition n'est pas remplie, les mécaniciens et chefs de train devront se refuser à partir.

Les ordres ainsi donnés par écrit devront être très lisibles de même que la signature de celui qui les donne.

§ 3. — PROTECTION DES VOIES.

ART. 28.

Sauf les exceptions qui font l'objet d'autorisations spéciales, chacune des voies principales dans les gares de doublement, ou de la voie principale unique dans les autres gares, doit être dégagée *cinq minutes au moins*, avant l'heure d'arrivée réglementaire des trains circulant sur cette voie. Celle-ci doit être maintenue libre jusqu'à l'arrivée du train attendu.

A toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train était attendu. En conséquence, toutes les fois que la voie principale n'est pas entièrement libre, elle doit être protégée par un signal d'arrêt. Ainsi, aucun mouvement, aucune manœuvre de machine,

voitures ou wagons, ne doit avoir lieu sur une voie principale sans que celle-ci soit, au préalable, protégée par un signal d'arrêt. Il doit en être de même en cas de réparation de nature à compromettre la circulation. Le signal d'arrêt doit être maintenu jusqu'à ce que la voie soit libre.

Les signaux d'arrêt destinés à protéger les voies principales des gares, sont faits, en règle générale, au moyen de disques avancés qui les protègent à distance.

A défaut de disques, la protection des voies est assurée par un signal d'arrêt fait à la main.

ART. 29.

Lorsqu'il y a lieu de couvrir un obstacle au moyen d'un signal d'arrêt fait à la main, l'agent qui en est chargé doit se porter à mille mètres au moins de cet obstacle, si la voie ne présente pas aux trains ou machines se dirigeant vers cet obstacle une pente de plus de cinq millimètres par mètre.

Au-dessus de cinq millimètres et jus-

qu'à huit millimètres par mètre, le signal d'arrêt doit être porté à douze cents mètres; et à quinze cents mètres si la pente est supérieure à huit millimètres.

Par contre, si la voie présente aux trains ou machines une rampe de plus de cinq millimètres par mètre, la distance de protection sera réduite à huit cents mètres.

ART. 30.

Les agents chargés d'assurer la protection des voies par un signal fait à la main doivent être porteurs de signaux-pétards, surtout en cas de brouillard épais ou de tourmente, pour suppléer à l'insuffisance des signaux à vue.

ART. 31.

Des taquets établis aux entrées des voies de service doivent toujours être disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons en stationnement sur ces voies puissent être entraînés sur

les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou par toute autre cause.

En outre, le premier wagon doit être calé et embarré au moyen d'une pièce de bois passée dans les rais des roues d'un même essieu et les freins devront être serrés.

ART. 32.

Les chefs de gare sont rendus responsables des accidents pouvant survenir par suite d'inexécution des prescriptions réglementaires, ou résultant de leur défaut de surveillance.

§ 4. — ARRÊTS

ART. 33.

Sauf le cas de force majeure, ou d'une autorisation spéciale du Directeur de l'exploitation, ou de réquisitions des Ingénieurs du contrôle motivées par des accidents, un train de voyageurs ne doit jamais s'arrêter autre part qu'aux points fixés par le tableau de la marche des trains, à moins qu'il ne rencontre des signaux d'arrêt.

Les machines circulant isolément et les trains de marchandises sont soumis aux mêmes règles.

ART. 34.

Si l'arrêt d'un train en pleine voie est causé par le manque d'eau à la machine, le mécanicien se concerta avec le chef de train qui pourra l'autoriser au moyen d'un ordre écrit à se rendre avec sa machine seule jusqu'au point où il pourra s'alimenter, puis de revenir à son train. Dans ce cas, il est formellement interdit au chef de train de se laisser pousser par un train ou une machine qui surviendrait à l'arrière.

ART. 35.

Le chef de train agira de même dans le cas où le mécanicien aurait arrêté son train, trouvant sa charge trop lourde; il l'autorisera à emmener une partie du train jusqu'à la gare suivante. Mais dans ce cas, comme dans le cas qui précède, il est formellement interdit

au mécanicien de revenir à son train s'il n'est pas autorisé à le faire par un ordre écrit du chef de train.

ART. 36.

Règle générale, le chef de train doit rester avec son train ou avec la partie du train laissée sur la voie; et, toutes les fois qu'il a donné à un mécanicien l'ordre écrit de revenir à son train, il lui est expressément interdit de se laisser pousser avant le retour de la machine attendue.

Il ne peut être dérogé à cette règle, que dans le seul cas où le chef de gare d'avant aurait fait parvenir par écrit ou par avis télégraphique que la machine a été retenue et garée et qu'elle ne reviendra pas à son train; il donne l'ordre au chef de train de se laisser pousser. Cet ordre doit rester entre les mains du chef de train ou, à défaut de cet ordre écrit, copie de la dépêche télégraphique ayant même valeur.

§ 5. — DÉTRESSES

ART. 37.

Lorsque pour une cause quelconque un train s'arrête en pleine voie en dehors de la protection des signaux fixes, le premier devoir du chef de train est de se porter rapidement à l'arrière pour faire à la distance réglementaire les signaux d'arrêt pour protéger son train. *Ce devoir doit être accompli immédiatement, sans hésiter, quelque assurance que l'on puisse avoir qu'aucun train, qu'aucune machine ne doit survenir à l'arrière.*

ART. 38.

L'agent chargé d'assurer la protection des signaux, ne doit quitter son poste qu'autant qu'il a acquis l'assurance que la voie est complètement libre.

ART. 39

Quand un train est en détresse et que l'aide d'une machine de secours est nécessaire, le chef de train doit immédiatement demander cette machine et se conformer aux règles ci-après :

La demande d'une machine de secours doit être adressée soit en avant, soit en arrière, suivant les circonstances, *mais il est formellement interdit d'adresser à la fois deux demandes de secours dans deux directions différentes.*

La demande de secours doit être faite par écrit et rédigée comme suit :

Train n°... arrêté au kil. n°..., pour cause de... demande machine de secours au dépôt de... (voir pour la voie unique le texte de l'article 47).

« On doit indiquer brièvement les causes de l'arrêt. »

Cette demande est portée au pas de course par un agent du train ou de la voie au poste télégraphique le plus voi-

sin, qui alors transmet cette demande par fil omnibus à la gare où se trouve le dépôt indiqué.

ART. 40.

Quand la machine d'un train en détresse est en état de marcher seule, elle porte la demande de secours à la première gare en avant, toutes les fois qu'il y a gain de temps à employer ce moyen.

Dans ce cas, à moins que le chef de train ait donné au mécanicien l'ordre écrit de revenir à son train, la machine reste à la gare où elle a porté la demande de secours.

Dans tous les cas, le chef de train ne doit donner à la machine l'ordre de revenir à son train qu'autant qu'elle pourrait lui être utile et que la demande de secours aura été adressée à l'avant.

ART. 41.

Lorsqu'un train en détresse a demandé une machine de secours en avant, il ne

peut sous aucun prétexte se remettre en marche avant l'arrivée de la machine de secours, à moins que cette machine n'étant plus nécessaire, le chef de la gare voisine en avant, ait prévenu par écrit le chef de train en l'autorisant à reprendre sa marche et en lui donnant l'assurance que la machine de secours sera retenue et garée.

Dans ce cas, le chef de train fait avancer son train jusqu'en gare où il reçoit par écrit l'ordre de continuer sa marche.

ART. 42.

Quand une demande de secours a été adressée à l'arrière et que le train en détresse peut reprendre sa marche sans attendre l'arrivée de la machine de secours, le chef de train fait arrêter son train à la première gare en avant pour lui donner avis de la demande de secours qu'il a faite à l'arrière. Le chef de gare ainsi prévenu, retient la machine-secours, la gare et la renvoie par premier train à son dépôt.

ART. 43

Toutes les fois qu'une demande de secours a été adressée à l'avant, le chef de train doit envoyer un agent du train, ou de la voie, ou s'y rendre lui-même avec un signal d'arrêt au devant de la machine de secours. Il assure au besoin lui-même les signaux d'arrêt qui doivent protéger son train à la distance réglementaire, article 29.

§ 6. — EXPÉDITION DES MACHINES
DE SECOURS.

ART. 44.

L'expédition des machines de secours est soumise aux règles suivantes :

1° LE TÉLÉGRAPHE FONCTIONNE.

La machine de secours doit s'arrêter à chaque gare pour y recevoir l'ordre écrit de continuer, soit jusqu'à la gare suivante, soit jusqu'au train en détresse s'il se trouve entre la machine de secours

et la gare suivante. Toutefois, l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante ne devra être donné au mécanicien qu'après que le chef de gare aura demandé la voie par le télégraphe dans la forme ci-après et qu'il aura reçu l'ordre d'expédier la machine :

Première dépêche. — « Dernier train reçu de... (nom de la gare interrogée) est train n°... puis-je vous envoyer machine de secours ? »

Le chef de la gare interrogée sur laquelle doit se diriger la machine de secours répond — s'il y a lieu — par la dépêche ci-après :

Deuxième dépêche. — *Réponse :* « Dernier train parti de ma gare se dirigeant sur... (nom de la gare qui doit envoyer la machine de secours) est train n°... envoyez-moi machine de secours, je ferme la voie. »

Avant de faire cette réponse, le chef de gare doit fermer la voie au moyen d'un signal d'arrêt du côté où un train ou machine pourrait survenir se dirigeant à l'encontre de la machine de secours.

S'il se présentait un train ou une machine, le chef de gare devrait l'arrêter et le retenir jusqu'après l'arrivée de la machine de secours.

Il pourrait se faire que le dernier train parti de la gare interrogée ne soit pas celui indiqué par la dépêche demandant le secours. Dans ce cas, le chef de gare qui reçoit la demande de secours doit répondre par la dépêche suivante :

Dépêche. — « Dernier train parti de ma gare se dirigeant sur... (nom de la gare qui doit envoyer la machine de secours) n'est pas train n°..., mais train n°..., envoyez-moi machine de secours dès l'arrivée de ce train à votre gare. Je ferme la voie » :

2° LE TÉLÉGRAPHE NE FONCTIONNE PAS.— La machine de secours doit s'arrêter à toutes les gares pour y prendre l'*ordre écrit* de continuer jusqu'à la gare suivante.

Mais l'ordre de continuer ne peut lui être donné qu'après que le chef de gare s'est assuré que tous les trains qui se trouvaient en marche *entre le train en*

détresse et la machine de secours, sont bien arrivés à sa gare. Tous ces trains étant passés, la voie appartient à la machine de secours.

ART. 45.

Règle générale, quand le télégraphe ne fonctionne pas, que le secours soit demandé par l'avant ou qu'il soit demandé par l'arrière, la machine de secours ne pourra être autorisée à continuer sa marche, qu'autant que tous les trains qui se trouvaient en marche entre le train en détresse et la machine de secours, seront arrivés à la gare où se trouve cette machine.

ART. 46.

Sur les lignes à *voie unique*, les machines de secours ne sont envoyées aux trains en détresse que sur demande expresse des chefs de trains, demande qui doit être faite par écrit.

ART. 47.

Avant de rédiger sa demande de secours, le chef de train doit toujours se rendre compte de la situation de son train par rapport aux trains qui doivent le précéder, ou le suivre normalement, ou encore qu'il doit croiser ou qu'il aura pu croiser accidentellement.

Cinq cas sont à considérer sur la voie unique :

A. Le train en détresse est dans son ordre régulier de marche ; la demande de secours doit être rédigée ainsi :

Train n°... dans son ordre régulier de marche, arrêté au kil. n°... par suite de..., demande machine de secours au dépôt de...

B. Le train en détresse *précède* un train ou plusieurs trains qu'il devrait normalement suivre ; la demande de secours doit, dans ce cas, être ainsi rédigée :

Train n°... précédant train n°... (et train n°... s'il y a lieu), arrêté au kil... pour cause de..., demande etc., etc.

C. Le train en détresse *suit* un train que, normalement, il devrait précéder; la demande de secours doit être ainsi formulée :

Train n°..., suivant train n°... (et train n°..., s'il y a lieu), arrêté au kil... pour cause de..., demande etc., etc.

D. Le train en détresse *n'a pas croisé* le ou les trains que, normalement, d'après son ordre de marche il aurait dû croiser; la demande de secours est rédigée ainsi :

Train n°... avant d'avoir croisé train n°... arrêté au kil... pour cause de..., demande etc., etc.

E. Le train en détresse *a croisé* à une gare quelconque, un train ou plusieurs trains avant le point où, d'après le tableau de marche le croisement aurait dû avoir lieu; la demande de secours dans ce cas est ainsi rédigée :

Train n°..., après avoir croisé train n°... ou train n°... et train n°... arrêté au kil... pour cause de..., demande machine de secours au dépôt de...

En conséquence, la plus grande atten-

tion est recommandée tant aux agents des trains, qu'aux agents des gares, pour la rédaction et la lecture des dépêches de demande de secours. Ils ne devront pas perdre de vue qu'un malentendu, qu'un simple oubli, peuvent donner lieu à une catastrophe de laquelle ils seraient seuls responsables.

§ 7. — RUPTURES D'ATTELAGES.

ART. 48.

En cas de rupture d'attelage, le ou les conducteurs de la 2^e partie du train agissent immédiatement sur leurs freins pour arrêter la partie coupée et il font les signaux utiles pour appeler l'attention du mécanicien.

Lorsque la partie coupée est arrêtée, ils la couvrent à la distance réglementaire prescrite par l'article 29, à l'avant comme à l'arrière.

S'il y a une machine de renfort à l'arrière, le mécanicien de cette machine

doit rester en contact avec le dernier wagon sans le pousser; dès que l'arrêt est obtenu, il attelle sa machine à ce wagon et attend les ordres du conducteur d'arrière.

ART. 49.

Le mécanicien de tête, s'il s'aperçoit de la rupture, doit, s'il voit à ce moment la queue de son train, ralentir sa marche, mais de façon à ne pas être rejoint par la partie coupée. Il s'arrête et recule pour la rejoindre lorsqu'elle est arrêtée.

Si la queue du train n'est plus en vue, il continue sa marche jusqu'à la prochaine gare en avant où il prendra des ordres.

ART. 50.

Le chef de gare pourra autoriser le mécanicien à aller chercher la partie du train laissée sur la voie, mais seulement que si le conducteur de queue lui en adresse la demande, soit par écrit, soit par dépêche dans les conditions de l'article 45.

Dans ce cas, le chef de gare donne au mécanicien l'ordre écrit d'aller rejoindre la partie du train laissée sur la voie.

ART. 51.

Pour secourir une partie de train laissée sur la voie, deux cas sont à considérer :

1° *S'il n'y a pas de machine de renfort à l'arrière ;*

L'agent du train resté avec la deuxième partie du train sur la voie, demande le secours conformément aux prescriptions en vigueur en cas de détresse, soit à la gare d'avant, qui renvoie alors la machine de tête, soit, s'il y a lieu, c'est-à-dire avantage à procéder ainsi, à la gare de secours située à l'arrière.

Il devra dans tous les cas se couvrir et se conformer aux prescriptions de l'art. 43.

2° *S'il y a une machine de renfort à l'arrière :*

Le chef de gare où arrive la tête du

train la gare immédiatement (*ou à défaut du chef de gare le chef de train*) et il prend ses dispositions pour recevoir la deuxième partie du train.

De son côté, le conducteur de queue, après qu'il s'est écoulé dix minutes au moins depuis qu'il a perdu de vue la première partie du train se fait pousser par la machine de renfort jusqu'à la première gare en avant. Il prend place autant que possible sur le premier ou sur l'un des premiers véhicules d'avant, pour observer la voie.

Il donne au préalable l'ordre au mécanicien de marcher avec la plus grande prudence et de se montrer attentif aux signaux qu'il pourrait avoir à lui faire pour l'arrêter en cas de nécessité.

ART. 52.

VAGONS EN DÉRIVE. — Quand une gare est prévenue que des wagons échappés sont en dérive et viennent dans sa direction, le chef de gare ou son représentant doit employer tous les moyens en son pouvoir pour empêcher ces wagons

de dépasser sa gare. Il doit, s'il en a le temps, disposer l'aiguille d'une voie en cul de sac pour les recevoir si cette voie est libre; au besoin il les fait dérailler s'il n'en doit résulter aucun accident de personnes, soit en mettant du sable, du ballast sur la voie, soit en employant des barres de bois, du foin, de la paille, des fagots, etc...

CHAPITRE III

Composition des trains. — Nombre et position des freins. — Manœuvres. — Service des aiguilles.

§ 1^{er}. — COMPOSITION DES TRAINS.

ART. 53.

Les trains se classent en trois catégories ;

1^o Trains de voyageurs ; 2^o trains mixtes ; 3^o trains de marchandises et de service.

a) Les trains de voyageurs assurent les transports à grande vitesse ;

b) Les trains mixtes transportent à la fois les voyageurs et les marchandises ;

c) Les trains de marchandises transportent les marchandises de petite vitesse et, exceptionnellement, des voyageurs.

Les trains de service transportent les matériaux, ballast, matériel de la télégraphie, etc. ; leur composition est assujettie aux mêmes règles que celles des trains de marchandises.

ART. 54.

La composition normale des trains de voyageurs et des trains mixtes est de 24 voitures. Toutefois, la composition des trains mixtes peut être portée à 30 véhicules, mais à la condition absolue que leur vitesse normale ne dépasse pas 40 kilomètres à l'heure et qu'en cas de retard, leur vitesse accidentelle ne dépasse pas 50 kilomètres à l'heure.

ART. 55.

Les machines sont placées en tête des trains la cheminée en avant. Toutefois, la cheminée peut être en arrière, mais dans les cas ci-après :

1° Trains jusqu'à 30 kilomètres au plus de parcours ;

- 2° Secours des trains de toute nature ;
- 3° Dans les trains de service ;
- 4° En cas de double traction (2° machine de tête) ;
- 5° Circulation des machines isolées.

ART. 56.

Dans tous trains transportant des voyageurs et non munis d'un système d'intercommunication pneumatique, électrique ou autre, un agent doit pouvoir circuler le long ou à l'intérieur des voitures à voyageurs.

En conséquence, une gare de formation d'un train, doit grouper les voitures à voyageurs de manière que, pendant la marche, un des agents du train puisse les aborder et se porter à la voiture d'où partirait un appel, afin de se renseigner sur le fait qui l'aurait motivé.

Dans tous les trains, le chef de train doit pouvoir communiquer avec le mécanicien, soit directement, soit par un moyen quelconque.

ART. 57.

Dans tout train de voyageurs ou mixte, il doit toujours y avoir entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de véhicules ne portant pas de voyageurs qu'il y a de machines attelées. Toutefois, un seul véhicule suffit quand la seconde machine est attelée en cas de secours, de renfort, pour monter une rampe ou pour rentrer à son dépôt s'il n'est distant de au plus, 50 kilomètres.

ART. 58.

Pour l'application de l'article précédent, ne sont pas considérés comme voitures à voyageurs, les véhicules affectés aux Agents de l'État, y compris les Agents des Postes ou de l'Industrie privée, aux toucheurs de bestiaux chargés d'accompagner certains transports, ni aux agents de la Compagnie chargés d'assurer dans le train un service quelconque.

ART. 59.

Il est interdit d'admettre dans les trains transportant des voyageurs, les animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescrivent des règles spéciales.

ART. 60.

Il est interdit de mettre dans les trains mixtes des wagons à tampons secs et à traction rigide, à moins qu'ils ne soient séparés des voitures à voyageurs par un wagon muni de ressorts de choc et de traction s'ils sont isolés, et, par trois de ces wagons, s'ils forment un groupe de deux ou plus.

Ils doivent d'ailleurs être placés, autant que possible, à l'arrière des voitures à voyageurs.

ART. 61.

Les wagons chargés de rails ou de pièces de bois reposant sur deux wagons au

moins, ne sont admis dans les trains mixtes, qu'à la condition : 1^o d'avoir des ranchers ou des rebords assez élevés pour empêcher leur chute ; 2^o d'être séparés des voitures à voyageurs par un véhicule n'en contenant pas.

De plus, s'il n'existe pas sur la ligne des trains réguliers de marchandises, les wagons chargés de noir animal, de fûts de sang, de cuirs verts ou de matières analogues, de pièces de bois ou de fer dont la longueur excède celle de deux wagons doivent être placés à l'arrière des voitures à voyageurs et séparés de ces dernières par un wagon au moins n'en contenant pas.

Les wagons chargés de porcs devront toujours être placés à l'arrière des voitures à voyageurs et séparés par deux wagons au moins n'en contenant pas.

Il est rigoureusement interdit de faire entrer dans la composition des trains dits de « voyageurs », les véhicules appartenant à la catégorie des wagons désignés dans les articles 59 à 61.

§ 2. — NOMBRE ET POSITION
DES FREINS

ART. 62.

Les trains de voyageurs et mixtes comprennent une proportion minimum de freins montés, déterminés par le tableau ci-après :

Vitesse jusqu'à 40 kilomètres à l'heure :

Rampes jusqu'à 10 m/m par mètre, 1 frein par 10 véhicules.	
— depuis 10 m/m jusqu'à 12 m/m	1 frein par 9 —
— depuis 12 m/m jusqu'à 14 m/m	— 8 —
— depuis 14 m/m jusqu'à 16 m/m	— 7 —
— depuis 16 m/m jusqu'à 18 m/m	— 6 —
— depuis 18 m/m jusqu'à 20 m/m	— 5 —
— depuis 20 m/m jusqu'à 26 m/m	— 3 —
— depuis 26 m/m jusqu'à 31 m/m	2 freins par 5 véhicules

TRAINS DE MARCHANDISES

Vitesse : 25 kilomètres à l'heure et au-dessous.

Rampes	jusqu'à 10	m/m	par mètre,	1 frein	par 20 véhicules.
—	depuis 10	m/m	jusqu'à 12	m/m	1 frein par 14 —
—	depuis 12	m/m	jusqu'à 14	m/m	— 10 —
—	depuis 14	m/m	jusqu'à 15	m/m	— 9 —
—	depuis 15	m/m	jusqu'à 17	m/m	— 8 —
—	depuis 17	m/m	jusqu'à 20	m/m	— 7 —
—	depuis 20	m/m	jusqu'à 22	m/m	— 6 —
—	depuis 22	m/m	jusqu'à 26	m/m	— 5 —
—	depuis 26	m/m	jusqu'à 31	m/m	— 4 —

Dans le nombre de véhicules composant le train, deux wagons vides ne comptent que pour un wagon chargé. Mais dans un aucun cas un wagon vide à frein ne peut compter comme frein dans le dénombrement de ceux à placer dans le train.

ART. 63.

Position des freins montés.

1° Dans tous les trains transportant des voyageurs, il doit toujours y avoir un frein monté sur la dernière voiture ou à

l'arrière de la dernière voiture contenant des voyageurs ;

2° Dans tous les trains, le dernier frein doit être placé : sur les parties de ligne à déclivités ne dépassant pas 5 m/m par mètre, dans l'un des cinq derniers véhicules ;

3° Sur les parties de ligne à déclivités de 5 m/m jusqu'à 10 m/m dans l'un des deux derniers véhicules ;

4° Sur les parties de ligne à déclivités de plus de 10 m/m par mètre, sur le dernier véhicule ;

5° Enfin, quand les trains ont à gravir une rampe de plus de 3 m/m par mètre, la deuxième partie du train doit contenir au moins la moitié du nombre réglementaire des freins montés.

§ 4. — MANŒUVRES.

ART. 64.

Dans les gares de formation, les manœuvres sont commandées d'après les

instructions des chefs de gare par des agents spéciaux à ce autorisés.

Dans les autres gares, elles sont commandées par le chef de gare ou son représentant autorisé.

Pour les manœuvres et garages des trains de passage, le chef de gare se fait assister par le chef de train et les garde-freins. Le chef de train supplée au besoin le chef de gare.

ART. 65.

Le mécanicien doit obéissance à l'agent commandant les manœuvres, pour tout ce qui concerne leur exécution. Celui-ci doit, au préalable, indiquer au mécanicien aussi complètement que possible les mouvements à exécuter.

ART. 66.

Afin d'éviter pendant les manœuvres que des wagons ou parties de trains abandonnés à eux-mêmes ne soient mis en mouvement, on doit serrer le nombre

de freins nécessaires et, en cas d'insuffisance, caler les wagons ou les embarrer au moyen de pièces de bois passées dans les rais des roues d'un même essieu.

L'agent qui commande une manœuvre doit considérer que les agents d'un train manœuvrant, peuvent ne pas connaître les déclivités des voies accessoires.

En conséquence, il doit leur donner les instructions nécessaires pour la manœuvre des freins s'ils ont à coopérer à des manœuvres sur ces voies, comme sur les voies principales.

ART. 67.

Ses signaux utiles doivent être faits aux mécaniciens assez à temps, afin d'éviter les chocs brusques entre les tranches qu'ils raccordent et pour que les wagons laissés ne dépassent pas l'extrémité des voies.

ART. 68.

Lorsque des voitures contenant des voyageurs doivent être mises en mouve-

ment, on doit empêcher les voyageurs de se tenir sur les marchepieds, de descendre et de monter pendant la durée des manœuvres.

Il est rigoureusement interdit de manœuvrer ou lancer des voitures contenant des voyageurs.

Il est également interdit de lancer à la machine ou à la prolonge des wagons sur une voie bordant un quai à voyageurs ou occupée par un train ou une partie de train contenant des voyageurs.

ART. 69.

Avant de commencer une manœuvre sur une voie occupée par des wagons ou longeant un quai, l'agent qui la commande prévient les hommes qui se trouveraient dans les wagons ou entre les tampons : il fait retirer les ponts des chargements, s'assure que les portes des halles fermant la voie de manœuvre sont bien fixées, et que les portes des wagons et côtés tombants ne sont pas dans une position dangereuse ou pouvant gêner les manœuvres.

Si la manœuvre doit engager un passage à niveau, l'agent qui la commande se concerta avec le gardien de ce passage pour la fermeture des barrières.

ART. 70.

Quand des wagons sont en réparation dans une gare, les agents qui en sont chargés signalent leur présence au moyen d'un drapeau rouge placé dans l'axe de la voie, ou sur le premier wagon du groupe s'il y en a plusieurs, et, du côté où ils pourraient être tamponnés par les manœuvres. L'agent qui commande la manœuvre appelle l'attention du mécanicien sur ce signal.

ART. 71.

A chaque mouvement exigeant un aiguillage, l'agent qui commande une manœuvre s'assure tout d'abord que l'aiguille est bien disposée. Il doit, dans tous les cas, faire remettre ou remettre lui-même l'aiguille dans sa position normale quand la manœuvre est terminée.

Lorsque des wagons ouvrant eux-mêmes une aiguille prise par le talon, s'arrêtent avant que le dernier wagon ait dégagé l'aiguille, l'agent qui commande la manœuvre ne doit faire un mouvement de recul qu'après avoir envoyé un homme ou être allé lui-même maintenir l'aiguille en retournant le contre-poids s'il est mobile, ou le soutenir en soulevant le levier.

ART. 72.

Dans l'intérêt de la sécurité des agents, il leur est interdit :

1° De passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la voie des quais ;

2° De se tenir ou de passer sur les crochets de traction, les tampons et les toitures des wagons qui sont en mouvement ;

3° De se tenir sur les marchepieds des machines et des véhicules qui circulent le long des quais à marchandises ou des bâtiments dont les murs sont contigus aux voies ;

4° De monter sur une machine ou sur un véhicule et dans descendre quand la machine ou le véhicule a une vitesse supérieure à celle d'un homme marchant au pas :

5° D'appuyer les épaules sur les tampons pour pousser des véhicules qui sont suivis ou peuvent être suivis d'autres véhicules en mouvement, surtout d'une manœuvre ;

6° Enfin, il est interdit aux agents autres que les agents des trains et ceux chargés des manœuvres, de se tenir sur les marchepieds des véhicules en mouvement et d'y monter ou d'en descendre, même lorsque leur mouvement est lent.

ART. 73.

Pour décrocher des véhicules, il est interdit de s'introduire entre eux avant qu'ils ne soient complètement arrêtés. Pour accrocher les véhicules, les agents peuvent se placer avant l'accostage, entre les tampons du premier wagon immobile, mais il leur est interdit d'en sortir avant l'arrêt complet du groupe en mouve-

ment. De même il est interdit de mettre en mouvement un groupe de wagons, tant qu'il reste un homme entre les véhicules.

L'agent qui commande la manœuvre doit se tenir en vue de l'attaleur pour faire les signaux utiles dans les meilleures conditions possibles au mécanicien.

Il est formellement interdit à l'agent qui commande une manœuvre, d'effectuer lui-même l'ACCROCHAGE ou le DÉCROCHAGE des véhicules.

ART. 74.

Dans les manœuvres, les véhicules doivent être attelés entre eux et à la machine, au moyen des tendeurs de traction ; les chaînes de sûreté doivent être accrochées ou relevées. Quand il y a plusieurs tranches de véhicules ou des véhicules isolés à raccorder, l'agent qui commande la manœuvre doit toujours arrêter le mouvement après avoir attelé la première tranche à la seconde ; il reprend ensuite le mouvement pour accrocher la troisième, et ainsi de suite.

ART. 75.

Les chefs de gare ou leurs représentants autorisés, doivent veiller à la stricte observation par tous les agents, des mesures de précautions prescrites par les art. 72 à 74 ci-dessus. Ils ne perdront pas de vue qu'ils sont responsables des faits de leur service.

ART. 76.

Le premier soin de l'agent qui commande une manœuvre est, avant de commencer tout mouvement, de s'assurer que les voies sur lesquelles ils doit prendre ou laisser des wagons sont bien dégagées près leurs points de jonction à l'arrière des aiguilles ; que les véhicules qui occupent ces voies ne risquent point d'être pris en écharpe.

ART. 77.

Avant de commencer une manœuvre devant engager une voie principale,

l'agent qui la commande doit se conformer strictement aux prescriptions réglementaires en ce qui concerne la protection des voies.

Dans tous les cas, la voie principale doit toujours être débarrassée cinq minutes au moins avant l'heure d'arrivée ou de passage du premier train attendu, et, en cas de retard connu de ce train, la voie devra être débarrassée dix minutes au moins avant l'heure d'arrivée ou de passage de ce train.

Les manœuvres sont commandées soit à la voix, soit au moyen du sifflet acoustique dans la forme suivante : deux coups de sifflet commandent le mouvement en *avant* ; trois coups de sifflet commandent le mouvement en arrière. Un coup de sifflet soutenu commande l'arrêt.

On doit considérer dans les commandements AVANT ou ARRIÈRE, la position de la cheminée de la machine, qui les détermine. — Voir à l'article 6 (Signaux).

§ 4. — SERVICE DES AIGUILLES.

ART. 78.

Les aiguilles sont dénommées par les numéros des voies qu'elles réunissent, ainsi :

1° L'aiguille de jonction des voies 1 et 2, s'appelle : aiguille 1-2 ;

2° L'aiguille de jonction des voies 1 et 3, s'appelle : aiguille 1-3 ;

3° L'aiguille de jonction des voies 2 et 4, s'appelle : aiguille 2-4. etc.

ART. 79.

Le service des aiguilles est fait dans les gares, soit par des agents spéciaux, soit par des agents désignés temporairement par les chefs de gare.

ART. 80.

Les aiguilles, dès qu'elles sont dégagées après une manœuvre, doivent être

mises dans leur position normale et chevillées de façon à maintenir fixé le levier de la lentille et empêcher cette dernière de tourner. Ainsi :

1° Toute aiguille fixée sur une voie principale, doit être normalement disposée pour assurer la continuité de la circulation sur cette voie ;

2° Dans les gares de voie unique où la voie principale se dédouble en voies 1 et 2, les aiguilles de jonction doivent être disposées de façon à donner la voie de gauche aux trains et machines entrant en gare ;

3° Toute aiguille située sur une voie accessoire et permettant d'engager une voie principale par une communication ou une cisaille, doit être normalement disposée de manière à interdire l'accès sur la voie principale.

ART. 81.

Toute aiguille qui a été manœuvrée soit à la main, soit par un train ou un véhicule l'ayant prise par le talon, doit

être examinée afin de s'assurer qu'elle a bien repris sa position normale.

En outre, lorsqu'un train doit prendre une aiguille en pointe établie sur une voie principale et non cadenassée à demeure, c'est-à-dire dont le contre-poids n'est pas immobilisé par la position normale de l'aiguille et par une chaîne cadenassée, cette aiguille doit être visitée moins de VINGT MINUTES avant le passage ou l'arrivée en gare d'un train ou machine, par un agent qui s'assure qu'elle est bien dans sa position normale.

Dans l'intérêt de la sécurité, les aiguilles donnant accès sur les voies principales ou qui sont prises par la pointe par les trains en marche régulière, *doivent être cadenassées.*

CHAPITRE IV

Définitions. — Attributions.
Responsabilités.

§ 1^{er}. — DÉFINITIONS.

ART. 82.

On appelle gares, stations ou haltes, les points où les trains s'arrêtent normalement pour les besoins du service.

Le service des gares comprend: le mouvement des voyageurs et des marchandises, la perception des taxes, la surveillance des cours et des voies, la formation des trains, leur circulation dans l'enceinte des gares, les manœuvres, etc., etc...

Les stations se distinguent des gares en ce qu'elles n'interviennent pas dans la circulation des trains. Elles peuvent

être ouvertes à tous les services, ou seulement à la grande vitesse, ou simplement aux voyageurs et bagages.

On appelle haltes, les stations ouvertes seulement aux voyageurs sans bagages.

§ 2. — ATTRIBUTIONS. — RESPONSABILITÉS.

Chefs de Gare.

ART. 83

Les Chefs de gare, aidés ou suppléés par des sous-chefs ou des agents autorisés, dirigent l'ensemble et les détails du service des gares.

Dans toute gare, pendant toute la durée du service, un agent spécialement chargé de diriger le mouvement des trains, de faire exécuter les manœuvres et de veiller à la sécurité de la circulation, à la dénomination de Chef de service.

ART. 84.

Les Chefs de gare doivent veiller à la conservation des bâtiments et de leurs dépendances, du matériel et des objets mobiliers affectés au service des gares.

Ils sont chargés de la police des cours, des trottoirs de la gare et des voies.

Ils sont placés sous les ordres du Directeur de l'Exploitation.

ART. 85.

Les Chefs de gare ont sous leurs ordres tous les employés de leur gare.

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

Ils sont chargés, dans les gares de formation, de vérifier la composition de chaque train en partance. Ils s'assurent tout particulièrement :

1° Que les attelages sont complets et bien faits; que dans tous les trains trans-

portant des voyageurs, les vis des tendeurs de traction sont serrés de façon à tenir toujours les tampons des wagons en contact afin d'éviter les secousses ;

2° Que les trains comprennent le nombre de freins montés réglementaire et que les freins fonctionnent bien ;

3° Que les signaux d'arrière sont en place et allumés en temps utile ;

4° Que les signaux d'annonce des trains facultatifs ou spéciaux sont en place ;

5° Que les lanternes d'intérieur des voitures sont tenues dans un état constant de propreté et qu'elles sont allumées s'il y a lieu ;

6° Que le chargement des wagons ne présente aucune chance d'incendie ou de dérangement en cours de route ;

7° Que les chefs de train et gardes-freins sont bien à leur poste ;

8° Que les agents en service aux trains ne sont pas exposés à être surpris par la mise en marche du train.

La même inspection doit être faite dans les gares intermédiaires où la composition d'un train a été modifiée et, dans les autres, si le stationnement le permet.

Les agents chargés d'assurer le service des trains ne doivent jamais se retirer à l'intérieur des bâtiments de la gare avant que la dernière voiture du train partant ait dépassé le trottoir de la gare; et leur attention doit se porter sur l'arrière du train afin de s'assurer si les signaux de queue n'annoncent pas une circulation extraordinaire.

ART. 86.

Les chefs de gare, sous-chefs et agents autorisés participant au mouvement, doivent connaître les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, sur la police des chemins de fer, ainsi que les instructions ministérielles relatives au transport des matières explosibles inflammables, vénéneuses ou infectes.

Ils doivent connaître également dans tous ses détails le présent règlement général et, en général, toutes les instructions, ordres de service et instructions diverses concernant le service des gares.

Ils doivent s'assurer que les agents qu'ils ont sous leurs ordres soient munis du présent règlement général et instructions concernant leur service, qu'ils en comprennent les dispositions, *celles surtout qui intéressent la sécurité de la circulation.*

A chaque changement de service (Été-Hiver) le chef de gare dresse un tableau de service du personnel de sa gare, indiquant l'heure d'ouverture du service, les temps des repas ou repos, la durée effective du travail de chaque agent, et la durée totale du service.

ART. 87.

Chefs de Station.

Les chefs de station ont les attributions et la responsabilité des chef de gare, en ce qui concerne la gestion et la surveil-

veillance de la station ; ils n'ont pas autorité sur les agents des trains ni sur les mécaniciens.

Ils doivent néanmoins connaître les prescriptions du présent règlement, la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

ART. 88.

Les chefs de halte (hommes ou femmes) ne sont tenus de connaître que le chapitre premier du présent règlement (signaux) et les principales dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, plus les instructions spéciales qui leur sont données par le Chef de l'Exploitation.

ART. 89.

Il est rigoureusement interdit aux chefs de gare de quitter leurs gares pendant la durée du service sans en avoir obtenu au préalable, l'autorisation du Directeur de l'Exploitation. Il est

également interdit à tout agent de quitter son poste sans y être dûment autorisé.

§ 3. — AGENTS DES TRAINS.

ART. 90.

Les chefs de train, conducteurs de trains et gardes-freins sont chargés :

1° De la manœuvre des freins et de s'assurer, avant le départ, de leur bon fonctionnement ;

2° De la réception et de la remise des bagages, finances, messageries et marchandises transportés par leurs trains ;

3° De la prise et de la remise dans les gares de wagons composant leur train ;

4° Au départ, pendant les arrêts aux gares et à l'arrivée, ils prennent part au service des trains, conformément aux prescriptions réglementaires et aux ordres

qu'ils reçoivent des chefs de gare ou de leurs représentants; ils concourent au chargement et au déchargement des colis qui leur sont confiés; ils s'assurent du bon état des attelages et des signaux de queue. Ils s'assurent que ces derniers sont bien en place et allumés en temps utile :

5° Pendant la marche, ils exercent une surveillance générale sur l'état de leur train.

Si un fait leur paraissait de nature à motiver l'arrêt du train, ils agiraient immédiatement sur leurs freins et feraient les signaux d'arrêt au mécanicien pour arrêter le train le plus promptement possible :

6° Lors des arrêts en dehors des gares, ils ont à pourvoir à la sécurité, à la police et à la surveillance de leur train.

ART. 91.

Les agents des trains sont placés sous les ordres du Directeur de l'exploitation. Chaque train est accompagné par un

chef de train et le nombre de gardes-freins nécessaires.

Le chef de train peut avoir sous ses ordres un ou plusieurs gardes-freins; il a aussi autorité sur le mécanicien pour l'exécution des manœuvres lors des arrêts et pour les mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche des trains.

Dans les gares, les chefs de train et gardes-freins sont sous les ordres des chefs de gare. En dehors des gares, le chef de train a l'initiative et la responsabilité des mesures à prendre concernant les mouvements de son train.

ART. 92.

Les agents du train ont fréquemment à assister et à suppléer les chefs de gare pour la formation des trains, les manœuvres et l'organisation des services de pilotage temporaires.

Les dispositions qui concernent ces diverses opérations n'engagent leur responsabilité que relativement aux mesures

dont ils ont à prendre l'initiative, soit d'après les prescriptions du présent règlement, soit en vertu des délégations des chefs de gare.

ART. 93.

Les agents des trains doivent connaître dans son entier le présent règlement, les ordres de service et instructions diverses concernant leur service.

Ils doivent connaître aussi les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et celles de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

§ 4. — MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS.

ART. 94.

Les mécaniciens chargés de la conduite et du bon entretien des machines et tenders qui leur sont confiés.

Ils doivent assurer en ce qui les concerne, la marche régulière des trains.

Les chauffeurs sont placés sous les ordres des mécaniciens et les aident dans leurs travaux ; ils sont tout spécialement chargés du nettoyage de la machine et du tender, de l'alimentation du foyer et de la manœuvre du frein à vis et à main.

ART. 95.

Les mécaniciens et chauffeurs dépendent du Directeur de l'exploitation.

Ils sont sous les ordres des chefs de gare et de leurs représentants pour tous les mouvements et manœuvres qui se font dans les gares. Ils sont sous les ordres des chefs de train dans les stations et haltes, et, en route pour ce qui est relatif aux manœuvres et aux mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche des trains et de circonstances imprévues.

ART. 96.

En cas de dérangement, le mécanicien a l'initiative des mesures à prendre pour

remettre le train en état de reprendre sa marche.

ART. 97.

En cas de dérangement à la machine empêchant celle-ci de continuer sa marche, le mécanicien doit en prévenir immédiatement le chef de train qui fait alors, d'après les prescriptions réglementaires, une demande de secours.

ART. 98.

Les chauffeurs doivent être capables d'arrêter la machine et ils doivent connaître en son entier, le chapitre premier du présent règlement, et les articles 29, 37, 77 dernier alinéa, 94 à 97 ci-dessus.

Ceux qui possèdent les connaissances nécessaires, peuvent être autorisés à conduire les machines dans les manœuvres de gare, ou même sur la ligne en remplacement des mécaniciens.

ART. 99.

Les mécaniciens et chauffeurs doivent connaître les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

ART. 100

A l'approche des souterrains, des tranchées en courbe, des passages à niveau, des gares, les mécaniciens doivent agir sur le sifflet de leur machine pour appeler l'attention. Ils doivent agir de même à l'approche des chantiers où travaillent des agents de la voie.

ART. 101

Les mécaniciens et chauffeurs doivent, pendant la marche, apporter la plus grande attention sur l'état de la voie et sur les signaux pouvant leur être faits.

Ils doivent, dans tous les cas, se servir du sifflet chaque fois que la voie ne leur paraît pas complètement libre et se tenir en mesure d'arrêter leur train le plus rapidement possible, s'il se présentait un signal d'arrêt ou un obstacle.

ART. 102.

A moins de stipulation contraire, les prescriptions du présent règlement relatives à la circulation des trains, sont applicables aux machines circulant isolément.

En conséquence, un mécanicien conduisant une machine isolée ou un train de marchandises, doit, le cas échéant, assurer l'exécution des mesures de sécurité prescrites aux agents des trains par le présent règlement.

ART. 103

Les mécaniciens et chauffeurs doivent être présents au dépôt pour la préparation de leur machine, au moins une heure avant celle du départ de leur train.

ART. 104

Les mécaniciens, avant leur sortie du dépôt, doivent faire l'inspection de leur machine et du tender, s'assurer que toutes leurs parties sont en bon état, que leurs approvisionnements d'eau et de combustible ainsi que d'huile sont aussi complets que possible; que la machine est munie des outils nécessaires, que les lanternes sont en bon état et que les freins fonctionnent bien.

De même, en rentrant au dépôt après le dernier train, le mécanicien doit inspecter minutieusement toutes les pièces de sa machine et s'assurer que celle-ci soit bien en état de faire le service du lendemain.

Le mécanicien est chargé de l'éclairage de ses lanternes conformément aux prescriptions des articles 4, 12 et 13 du présent règlement.

Le graissage de toutes les pièces de la machine doit être fait par le mécanicien lui-même ou sous sa responsabilité.

Il est responsable des outils et engins dont la machine et le tender doivent être pourvus.

ART. 105

Lorsqu'une machine est en stationnement prolongé, le levier de changement de marche doit être au point mort; les purgeurs doivent être ouverts et le frein serré. Si le mécanicien prévoit que le stationnement pourra se prolonger au-delà d'une heure, il desserre les balances des soupapes de sûreté de deux divisions (*correspondant à deux kilogrammes*), au-dessous de la pression normale fixée par le timbre.

Il ne les resserre au maximum de la pression autorisée qu'une demi-heure avant le départ.

Pendant les stationnements, le mécanicien et le chauffeur ne doivent pas quitter leur machine en même temps; l'un deux doit toujours rester à sa garde.

ART. 106

Les machines doivent être à la disposition de la gare pour leur mise en tête du train, dix minutes au moins avant le départ du train.

Avant le départ de chaque train, le mécanicien devra s'assurer personnellement du bon état du matériel roulant, des attelages, boîtes à graisse, chargement, etc., etc., il signalera le cas échéant, au chef de gare, les wagons qu'il y aurait lieu de retirer du train.

Avant d'exécuter un mouvement quelconque, le mécanicien doit toujours donner un coup de sifflet avertisseur.

ART. 107.

Pendant la marche, le mécanicien et le chauffeur doivent toujours, quand leur présence n'est pas nécessaire sur d'autres parties de la machine, se tenir debout, le premier à portée de son régulateur, le second à côté de la manivelle du frein.

Lorsque le mécanicien se déplace sur la plateforme de la machine, le chauffeur doit le remplacer à côté du régulateur.

ART. 108.

Le mécanicien et le chauffeur doivent, en démarrant, et fréquemment pendant le trajet, surveiller leur train,

Ils doivent obéir aux signaux d'arrêt qui peuvent lui être faits soit par un agent du train, ou des gares, ou de la voie et s'arrêter le plus promptement possible.

Le mécanicien doit surveiller constamment l'état de sa machine dans toutes ses parties, notamment le niveau d'eau, la tension de la vapeur, le feu du foyer, les appareils d'alimentation, et la nuit, l'état de ses signaux.

Il veille à ce que le frein à main soit toujours libre.

Il ne doit jamais Peser sur le levier des balances pour dépasser la pression normale, ni paralyser leur jeu d'une façon quelconque.

ART. 109.

Le mécanicien doit redoubler d'attention aux abords des aiguilles qu'il doit prendre par la pointe; à l'approche des gares où il doit s'arrêter, il prend ses mesures pour ne pas dépasser le point de stationnement.

Aux abords des gares qui se terminent en cul de sac, la vitesse du train doit être amortie avant le point d'arrêt normal, de telle sorte qu'il soit nécessaire d'ouvrir le régulateur pour atteindre ce point normal.

Enfin, quand le mécanicien a devant lui un train en marche sur la voie, il doit se tenir à mille mètres au moins de ce train et ralentir sa marche lorsqu'il le perd de vue dans les tranchées ou souterrains.

Si ce train s'arrête ou marche très lentement, il ne s'en approche que sur la demande du chef de ce train.

ART. 110.

Quand un train est conduit par deux machines, toutes deux à l'avant, ou l'une en tête, l'autre en queue, c'est le mécanicien de tête qui siffle et règle la marche. Il ouvre son régulateur le dernier et le ferme le premier.

ART. 111.

Si pendant la marche, un accident arrive au mécanicien, le chauffeur doit

fermer le régulateur et faire serrer les freins ; puis, le train arrêté, il se concerta avec le chef de train.

S'il est autorisé à conduire les machines sur la ligne, il remplace alors le mécanicien en prenant comme chauffeur un agent du train, ou d'une gare ou de la voie.

ART. 112.

En cas de brouillard épais ou de tourmente atmosphérique, soit pendant le jour, soit pendant la nuit, *quelles que soient les indications du tableau de marche*, le mécanicien ne doit approcher une gare et franchir une aiguille prise par la pointe, *qu'à la vitesse d'un homme marchant au pas.*

§ 5. — AGENTS DE LA VOIE.

ART. 113.

Le service de la voie est sous les ordres du Directeur de l'Exploitation.

ART. 114.

Les agents de ce service sont divisés par brigades de cinq hommes, dont un brigadier qui a autorité sur les quatre autres hommes formant sa brigade.

Ils doivent tous connaître les dispositions de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, sur la police des chemins de fer, en ce qui concerne leur service.

Ils sont chargés du bon entretien des voies principales sur la ligne et de toutes les voies dans les gares, soit : des voies de garage et de service ; puis des passages à niveau, du relevage et redressement des talus, des accotements des voies, du curage des puits, de l'élagage des arbres, des haies, etc., de l'entretien des clôtures, réparation des barrières, enfin de tous travaux relevant de leur service.

Ils sont chargés de l'entretien et du graissage des aiguilles et des appareils, tels que chariots, etc., etc. ; de l'entretien et du nettoyage des plaques tournantes dans les gares.

ART. 115.

Les agents de la voie peuvent être appelés à concourir aux besoins du service de l'exploitation. Dans ce cas, le Directeur de l'Exploitation leur communique ses ordres et ils se rendent aux gares qui leur sont désignées et se mettent à la disposition des chefs de gare.

Mais il est expressément défendu aux chefs de gare d'employer les agents de la voie sans un ordre formel du Directeur de l'Exploitation.

ART. 116.

Quand une brigade de poseurs entreprend en pleine voie un travail quelconque pouvant faire obstacle à la circulation, le brigadier poseur doit pourvoir, sous sa propre responsabilité, à la protection des voies, conformément aux prescriptions réglementaires.

Il agira de même lorsqu'il engagera un lorrys (vagonnet) sur la voie principale.

ART. 117.

Quand, dans une gare, un travail de réparation doit être entrepris, le brigadier poseur doit, au préalable, s'il s'agit de la voie principale, s'entendre avec le chef de gare pour que la sécurité des voies soit assurée.

ART. 118.

Les agents de la voie, dans leurs travaux sur la voie principale, en pleine voie ou dans les gares, doivent prendre leurs dispositions pour que la circulation des trains ne soient point entravée.

Le brigadier poseur est responsable des arrêts qu'il aura provoqués.

Il devra, dans tous les cas, veiller à la sécurité des poseurs sous ses ordres.

ART. 119.

Les poseurs, dans les gares ou en pleine voie, pourront être requis par les chefs de train en cas de détresse, ou

pour remplacer soit un chauffeur, soit un garde-frein, soit encore pour assurer la protection du train par les signaux d'arrêt à faire à la distance réglementaire (art. 29).

ART. 120.

Chaque matin un service de ronde sera assuré par les poseurs, à la diligence du brigadier. Le poseur de ronde doit s'assurer du bon état de la voie, serrer les écrous des boulons d'éclises, etc., etc.

CHAPITRE V

Circulation extraordinaire. — Trains de service. — Suppressions de trains. — Pilotage obstacles.

§ 1^{er}.— CIRCULATION EXTRAORDINAIRE

ART. 121.

Aucun train spécial ou facultatif ne doit être mis en marche sans un ordre du Directeur de l'Exploitation.

ART. 122.

Tout train spécial ou facultatif, avant d'être mis en marche, doit être signalé par le train qui le précède immédiatement et annoncé au préalable par un avis écrit, ou, en cas d'urgence, par dépêche télégraphique.

L'avis d'annonce sera ainsi conçu :

« Ce jour... (*date*) train... (*spécial ou facultatif n°...*) aura lieu de... à... Prévenez agents de la voie et accusez-moi réception. »

On procède comme suit, selon que l'avis est écrit ou télégraphique :

1^o AVIS ÉCRIT. — Il est dressé autant d'avis qu'il y a de gares à traverser, et ces avis, ainsi qu'une liste d'émargement, sont remis au chef de train d'un train circulant dans le même sens que le train à annoncer et le chef de train remet au chef de gare l'avis qui lui est destiné contre émargement sur la liste qui lui a été remise.

A l'arrivée à la dernière gare, cette liste est remise au chef de gare qui s'assure par l'examen des signatures d'émargement que toutes les gares du parcours ont bien reçu l'avis écrit de mise en marche du train spécial ou facultatif et il renvoie cette liste au chef de gare qui doit expédier ce train. Le retour de cette liste sert d'accusé de réception.

2° AVIS TÉLÉGRAPHIQUE.— L'avis télégraphique est transmis par la gare de départ du train à annoncer *exclusivement par fil omnibus*, et de poste en poste. La gare d'arrivée accuse réception de cette dépêche à la gare de départ comme suit :

« Reçu par fil omnibus la dépêche
« ci-après de la gare de... (*gare de dé-*
« *part*) Ce jour... train... aura lieu de...
« à... Prévenez les agents de la voie et
« accusez-moi réception. »

ART. 123.

Lorsque la gare de départ a reçu soit la liste émargée par toutes les gares, soit la dépêche comme ci-dessus accusant réception par la gare d'arrivée, elle peut expédier le train facultatif ou spécial en donnant au chef de train l'avis écrit sur son journal de train que le train est régulièrement annoncé sur tout son parcours.

Il est interdit au chef de train de transmettre au mécanicien le signal du

départ avant que cette prescription ait été remplie.

ART. 124.

Aucun train spécial ou facultatif ne peut être mis en marche avant que les prescriptions des articles 122 et 123 aient été remplies. Toutefois, ces prescriptions sont complétées par l'indication des points où ce train doit croiser ou dépasser d'autres trains (réguliers ou facultatifs) ou se garer. L'avis est alors formulé comme suit :

« Train (spécial ou facultatif) aura lieu
« le... et partira à.. h... m... du (matin
« ou soir), il arrivera à... h.... du.... Il
« croisera (s'il y a lieu) train n°... à... Il
« se garera (s'il y a lieu) à... du train n°...
« Il dépassera (s'il y a lieu) train n°...
« à... etc.... Prévenez les agents de la
« voie et accusez-moi réception.

En outre, la marche de ce train spécial sera remise au chef de train et au mécanicien. Le chef de train transmettra le signal

du départ qu'après s'être assuré que cette prescription aura été remplie et qu'il aura reçu sur son journal de train l'avis prescrit par l'article 121.

ART. 125.

Par surcroît de précaution, lorsque le télégraphe fonctionne, aucun train spécial ou facultatif ne doit dépasser une gare avant qu'elle ait obtenu voie libre de la gare suivante, par l'échange des dépêches ci-après :

1° Dépêche de la gare qui doit expédier le train spécial ou facultatif :

« Dernier train reçu de... est train n°...
« Puis-je vous envoyer train... ? (spécial
« ou facultatif) ».

2° Réponse de la gare qui doit recevoir le train spécial ou facultatif :

« Dernier train expédié vers votre
« gare est train n°... Envoyez-moi train...
« (spécial ou facultatif) et ainsi de suite
« de gare en gare ».

Dans le cas où le train indiqué par la dépêche qui demande la voie ne serait pas le dernier train parti de la gare interrogée, celle-ci répondrait par la dépêche suivante :

« Dernier train expédié vers votre gare, n'est pas train n°..., mais train n°... Quand vous aurez reçu ce dernier train, envoyez-moi train... ».

ART. 126.

Exceptionnellement et dans les cas d'urgence, une gare peut expédier un train facultatif ou spécial non annoncé en se conformant rigoureusement aux mesures suivantes :

1° La gare de départ donne un avis écrit au chef de train, *mais non sur son journal de train*, puis aussi au mécanicien, que le train n'est pas régulièrement annoncé et qu'il doit s'arrêter à toutes les gares pour y prendre l'ordre de continuer jusqu'à la gare suivante.

Cet ordre écrit ne peut être donné par le chef de gare qu'après qu'il s'est assuré par l'échange des dépêches indiquées à l'article précédent que la voie est libre jusqu'à la gare suivante.

Si le télégraphe ne fonctionne pas, ces dépêches peuvent être échangées de gare en gare par exprès.

ART. 127.

Si, après avoir commandé un train spécial ou facultatif, la gare qui doit l'expédier n'a pas reçu la liste complètement émargée, ou l'accusé réception télégraphique de cette liste, ou de l'annonce par le télégraphe, le train est considéré comme non annoncé et est expédié comme il vient d'être dit à l'article précédent.

Mais il est considéré comme régulièrement annoncé à partir de la gare où il rencontre, soit l'avis d'annonce cheminant en sens contraire, soit l'accusé de réception de la gare destinataire.

Le chef de service donne alors au chef de train dans la forme prescrite, et au mécanicien, l'ordre écrit que le train est régulièrement annoncé et il retire de leurs mains l'avis contraire qu'ils avaient reçu.

Les dispositions du présent article, sont applicables également à *toute circulation imprévue*: train spécial sans marche tracée à l'avance, trains de ballast, machine isolée, machine de secours.

§ 2. — TRAINS DE SERVICE.

ART. 128.

Les trains de service ne sont mis en marche que sur l'ordre du Directeur de l'Exploitation.

La marche de ces trains sera soumise à un itinéraire déterminé, sauf instruction contraire et spéciale du Directeur de l'Exploitation.

ART. 129

Aucun train de service ne peut quitter une gare sans en avoir reçu l'ordre écrit porté au journal de train par le Chef de gare ou son représentant.

Toutefois l'ordre de départ ne peut être donné qu'après que le Chef de gare a échangé avec la gare suivante les dépêches ci-après :

« Dernier train reçu de... (*gare interrogée*) est train n°... puis-je vous en voyer machine ballast ? ».

La gare interrogée répond par la dépêche ci-après :

« Dernier train expédié de... pour votre gare est train n°..., envoyez-moi machine ballast. Je ferme la voie ».

Dans le cas où le train indiqué par la dépêche de la gare qui a à expédier le train de ballast ne serait pas le dernier train parti de la gare interrogée, celle-ci répondrait par la dépêche ci-après :

« Dernier train expédié de... (*gare interrogée*) pour votre gare, n'est

« train n°. ... mais train n°. ... quand ce
« dernier train sera arrivé à votre gare,
« vous m'expédiez machine ballast. Je
« ferme la voie ».

Avant de transmettre la dépêche accordant la voie à la gare qui a à expédier le train de ballast, la gare interrogée doit faire placer un signal d'arrêt à la pointe de l'aiguille du côté d'où doit venir le premier train attendu arrivant en sens inverse de la marche de la machine de ballast.

ART. 130

Quand un train de service est arrivé à la gare suivante, dès son arrivée, le Chef de gare qui l'a reçu, passe à la gare qui l'a expédié, la dépêche ci-après :

« Machine ballast est arrivée à ma gare.
« Voie libre ».

ART. 131.

Quand un train de ballast à itinéraire non déterminé, au lieu de continuer

jusqu'à la gare suivante rentre à la gare qui l'a expédié, le Chef de cette dernière gare en prévient le Chef de l'autre gare par la dépêche ci-après :

« Machine ballast rentrée. Voie libre ».

En conséquence, il est expressément interdit au Chef de gare qui aurait un train de l'Exploitation à expédier, ou une machine isolée, vers la gare où se trouve le train de ballast, d'envoyer ce train avant d'avoir reçu de cette dernière gare, l'avis de rentrée de la machine de ballast.

ART. 132.

Il en est de même quand un train de service se trouve entre deux gares ; aucune de ces gares ne peut envoyer vers l'autre gare un train de l'Exploitation, avant d'avoir reçu l'avis d'arrivée de la machine ballast à l'autre gare, ou que la machine ballast ne soit revenue à la gare qui a le train de l'Exploitation à expédier.

ART. 133.

En cas de dérangement télégraphique, l'avis de rentrée ou de l'arrivée à l'une ou l'autre de ces gares doit être envoyé par exprès. Au besoin, l'avis que la voie est libre peut être porté par la machine qui reçoit un ordre écrit du chef de gare qui l'expédie. Cette machine revient ensuite prendre son train soit isolément, soit en double traction à un train utilisable.

ART. 134.

Les Chefs de gare de formation des trains de ballast et les chefs de ces trains dans les gares intermédiaires, doivent prendre leurs mesures pour que les machines de ballast soient placées en tête à la descente des pentes et en queue des wagons à la montée des rampes pour les pousser.

La vitesse des trains de ballast ne devra jamais dépasser vingt-cinq kilo-

mètres à l'heure, que la machine soit placée en tête ou en queue des trains.

Les Chefs de transport des trains de ballast devront interdire aux ouvriers de se tenir debout pendant la marche. Ils seront rendus responsables des accidents pouvant survenir par suite de l'inobservation de cette prescription.

ART. 135.

Les trains de service sont assimilés aux trains de marchandises, quant à la composition et au nombre de freins.

ART. 136.

Par surcroit de précaution, quand la voie est occupée par un train de ballast, chacune des gares entre lesquelles il circule doit placer un drapeau rouge dans l'axe de la voie principale, à vingt-cinq mètres en avant de la gare, du côté du train de ballast, de manière à arrêter tout train ou machine qui, par suite d'une

inadvertance coupable, quitterait la gare pour se diriger du côté de la voie unique.

La nuit le drapeau rouge est remplacé par une lanterne à feu rouge *dirigé du côté de la gare.*

ART. 137.

En cas de détresse d'un train de ballast, le chef de ce train demande la machine de secours comme il est dit à l'article 39 et suivants, après avoir couvert son train dans la direction d'où elle doit venir (art. 43).

Il y a lieu de tenir compte :

1° Que les trains de ballast, pendant toute la durée de leur séjour entre deux gares, sont couverts par les signaux de ces gares ;

2° Qu'un train de ballast à itinéraire non déterminé marche dans les deux sens ; il faut donc, afin de bien renseigner la machine de secours, que le chef de train du ballast dise dans sa demande de secours la direction que son train devait suivre.

§ 3. — PILOTAGES, OBSTACLES.

ART. 138.

Lorsqu'un obstacle intercepte la voie, le premier devoir de l'agent qui s'en aperçoit est de le couvrir à la distance réglementaire, en se portant de préférence du côté par où, d'après l'horaire de la marche des trains, doit arriver le premier train se dirigeant sur l'obstacle. Les signaux de protection doivent ensuite être faits du côté opposé.

ART. 139.

Lorsqu'un obstacle intercepte la circulation, si l'interruption doit être assez longue pour exiger un transbordement de voyageurs, on organise dans chaque direction un service de pilotage entre l'obstacle et la gare voisine.

Ces deux pilotages sont indépendants; chacun d'eux est établi par les soins du Chef de gare de tête et desservi par un

pilote spécial. Une fois le pilotage organisé, aucune circulation, même celle de la machine de secours, ne doit avoir lieu entre l'une des deux gares et l'obstacle sans la présence du pilote. Un garde placé à l'aiguille d'entrée de la voie de pilotage doit interdire l'accès de tout train ou machine sur cette voie sans l'ordre verbal donné par le pilote présent à l'aiguille.

ART. 140.

Lorsque la voie est rendue à la circulation, la cessation du pilotage a lieu comme suit :

A la dernière rencontre des deux pilotes, celui dont le train doit retourner à la gare qui l'a expédié, renvoie ce train à cette gare avec un bulletin prescrivant au mécanicien son ordre de marche, puis il monte avec son collègue dans l'autre train qui doit passer directement.

A leur arrivée, le Chef de gare leur retire les ordres qui les ont nommés

pilotes : puis il remet au premier train de sens contraire un avis écrit adressé à son collègue de l'autre gare, lui faisant connaître que la voie est libre et le pilotage levé.

A défaut de train de sens contraire, cet avis est expédié au moyen de la machine du train qui a été renvoyé avec bulletin.

ART. 141.

Chaque pilote, avant de commencer son service de pilotage, reçoit du chef de service un ordre écrit le désignant comme pilote, ainsi conçu :

« M.... est désigné comme pilote de... à... (*date et signature du chef de service*).

ART. 142.

Tout mécanicien prévenu de l'organisation d'un pilotage doit, tant que le pilotage fonctionne, refuser de s'engager sur la voie entre la gare et l'obstacle, sans la présence du pilote.

§ 4. — SUPPRESSION DE TRAINS.

ART. 143

Lorsqu'il est nécessaire de supprimer soit un train régulier, soit un train facultatif ou spécial annoncé, l'avis de suppression peut être écrit ou télégraphique; mais il doit toujours parcourir la ligne dans le sens du train à supprimer.

CHAPITRE VI

MESURES D'ORDRE DIVERSES

1° Circulation dans les gares et dans les trains des représentants de l'administration publique ;

2° Interdiction de circuler dans l'intérieur des gares et sur la voie du Chemin de fer ;

3° Dispositions diverses concernant les voyageurs ;

4° Communications à faire par les gares aux commissaires de surveillance et de police ;

5° Avis à donner aux autorités locales en cas d'accidents ;

6° Recommandations aux agents..

§ 1^{er}. — CIRCULATION DANS LES GARES
ET DANS LES TRAINS DES REPRÉ-
SENTANTS DE L'ADMINISTRATION
PUBLIQUE.

ART. 144.

Les Fonctionnaires du contrôle ont le droit de circuler à toute heure, dans toutes les parties du chemin de fer affectées au service, sur simple constatation d'identité.

ART. 145.

Sont autorisés à entrer dans l'enceinte du chemin de fer : les fonctionnaires et agents désignés à l'article 62 de l'ordonnance royale de 1846, et, sous les mêmes réserves et les mêmes limites : les Préfets, les Généraux de divisions ou de brigade commandant des subdivisions de territoire, les Procureurs généraux et leurs substituts, les Procureurs de la

République et leurs substituts, les Juges d'instruction et les Juges de paix.

Les Inspecteurs de Finances et les Vérificateurs de l'Enregistrement peuvent, sur la production de leur commission, pénétrer et circuler dans les bâtiments des gares affectés aux transports en grande et en petite vitesse, pour y procéder aux vérifications que peut nécessiter l'application de la loi du timbre sur les récépissés.

Les Directeurs, Inspecteurs et Receveurs des Postes peuvent également entrer dans les gares, sur présentation de leur commission, pour procéder aux visites des colis.

ART. 146.

Les Fonctionnaires attachés au Contrôle circulent gratuitement dans tous les trains et toutes les voitures, sur les parcours indiqués par les cartes qui leur sont délivrées par le Ministre des Travaux publics et, dans le cas où ils ne seraient pas munis de cette carte,

moyennant la constatation de leur identité, ou la production d'une réquisition écrite. Le Chef de gare qui reçoit une réquisition écrite la remet au chef du train où monte le Fonctionnaire du Contrôle afin que dans le trajet, il ne soit fait aucune observation à ce fonctionnaire; à l'arrivée, le chef du train la remet au Chef de gare qui la transmet au Directeur de l'Exploitation.

Dans les communications que les Chefs de gare ont à ce sujet avec un Fonctionnaire du Contrôle, ils doivent *s'abstenir de toute discussion*, se borner à lui demander poliment la réquisition et à le prévenir, s'il refuse, qu'ils vont constater ce refus par un rapport. Ils adressent alors ce rapport au Directeur de l'Exploitation.

ART. 147.

Les Commissaires spéciaux et Inspecteurs de police attachés à la surveillance des chemins de fer, ainsi que les Commissaires de police centraux et canto-

naux, ne sont admis à circuler gratuitement dans les trains que sur la production de cartes délivrées par la Compagnie, ou sur la présentation de réquisitions signées par les Préfets, Sous-Préfets, le Directeur de la Sûreté générale, les Commissaires divisionnaires et spéciaux de la police des Chemins de fer. (*Voir 336 Méd.*)

ART. 148.

Il est défendu aux Chefs de gare de déférer, sans l'autorisation du Directeur de l'Exploitation, aux réquisitions qui pourraient leur être adressées à l'effet de faire arrêter un train à une gare ou point quelconque où il ne s'arrête pas d'après le tableau de la marche des trains.

Il n'est fait d'exception que dans le cas d'accident de chemin de fer ou de troubles dans les localités voisines.

2. — INTERDICTION DE CIRCULATION
DANS L'INTÉRIEUR DES GARES ET
SUR LA VOIE DU CHEMIN DE FER,
FORMULÉE A L'ARTICLE 61 DE
L'ORDONNANCE ROYALE DE 1846.

ART. 149.

Il est interdit à toute personne de circuler sur les voies à l'intérieur des gares. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas :

1° Aux soldats ou gendarmes chargés d'un service d'escorte ;

2° Aux conducteurs de chevaux ou de bestiaux transportés par les trains ;

3° Aux expéditeurs, destinataires ou leurs représentants pour aller aux dépôts des marchandises, aux bureaux d'expéditions et d'arrivages, ou sur les voies pour reconnaître des wagons chargés de leurs marchandises, ou à user du droit que leur donne les tarifs de charger ou

décharger eux-mêmes certaines marchandises.

Les Chefs de gare pourront laisser entrer dans les gares les personnes qui présentent des motifs valables, mais ils leur font, avant de les admettre, les recommandations utiles pour qu'elles ne s'exposent pas à des accidents.

ART. 150.

Dans les gares, les manœuvres exécutées soit sur les voies, soit pour le chargement ou le déchargement des colis lourds au moyen de grues par des personnes étrangères au chemin de fer, sont surveillées et dirigées par les agents de la Compagnie et sous leur responsabilité.

Exception est faite pour certaines marchandises lourdes, masses indivisibles expédiées ou reçues par une gare, sans frais de manutention, lesquelles marchandises sont manutentionnées par les soins et aux risques et périls des expéditeurs ou destinataires.

3. — DISPOSITIONS DIVERSES CONCERNANT LES VOYAGEURS.

ART. 151.

La distribution des billets cesse en général *cinq minutes* et la réception des bagages *quinze minutes* avant l'heure effective du départ des trains.

Les voyageurs munis de billets sont seuls admis dans les salles d'attente. Les vestibules des gares sont constamment ouverts au public aux heures de service ; toutefois, leur entrée est interdite aux agents d'hôtel, d'omnibus ou de voitures de correspondance, aux pisteurs ainsi qu'aux vendeurs-distributeurs.

ART. 152.

Aucun voyageur ne peut être autorisé à monter dans un train quand le signal du départ étant donné, le mécanicien

a fait entendre le coup de sifflet annonçant qu'il se met en marche.

ART. 153.

Les individus en état d'ivresse ne sont admis ni dans les gares, ni dans les voitures à voyageurs. Si, en cas d'erreur, un billet a été remis à un voyageur ivre, le Chef de gare fait retirer le billet, en rembourse le prix et fait sortir le voyageur en réclamant au besoin l'intervention de l'autorité ou de la gendarmerie.

Il est interdit aux chasseurs de pénétrer dans les voitures à voyageurs avec leur armes chargées, sous peine de procès-verbal. (Ordonnance royale de 1846.)

4. — COMMUNICATIONS A FAIRE PAR
LES GARES AUX COMMISSAIRES DE
SURVEILLANCE ET DE POLICE.

ART. 154.

Sont considérés comme trains extraordinaires dont l'expédition et le passage doivent être notifiés aux commissaires de surveillance (Article 30 de l'ordonnance royale de 1846), les trains supplémentaires faits pour transporter les voyageurs, les trains spéciaux, y compris les trains de plaisir, les trains de service accidentels et les circulations des machines isolées.

Les trains facultatifs dont l'horaire figure au tableau de la marche des trains ne sont pas considérés comme circulation extraordinaire et ne donnent lieu à aucune notification.

Les gares de formation de trains extra-

ordinaires, ou d'expédition de machines isolées, ont charge d'aviser les commissaires de surveillance administrative de la mise en marche de ces trains ou de l'expédition des machines isolées.

ART. 155.

Les demandes de secours sont notifiées dès réception par les chefs de gare de secours au commissaire de surveillance. S'il se trouve sur les lieux, il peut accompagner la machine de secours s'il le juge convenable.

ART. 156.

Les commissaires de surveillance administrative doivent être immédiatement informés *de tous les accidents* survenus dans leur circonscription : faits ayant occasionné mort ou blessures ; accidents de trains n'entraînant que des dérangements de service ou des dégâts de

matériel; ruptures d'attelages; dérives, éboulements, affaissements de voie, accidents atteignant le personnel de la Compagnie ainsi que les personnes étrangères au service, lors du passage des trains ou dans les manœuvres et la manutention.

ART. 157

La constatation des crimes et délits communs, tentatives criminelles, commises sur le chemin de fer ou tentatives de destruction de la voie, du matériel du télégraphe étant plus spécialement dans les attributions des commissaires spéciaux de police, c'est à eux que doit être faite *la première déclaration*; le chef de gare avise ensuite le commissaire de surveillance.

Quand les faits se produisent en dehors des gares, les déclarations sont faites à la fois aux commissaires de surveillance et aux magistrats locaux qui sont: les Procureurs de la République, les Juges de Paix, les Commissaires de police ou les Maires, suivant les localités et avec

la plus grande célérité, voire même par le télégraphe ; mais toute dépêche doit être confirmée par écrit.

ART. 158.

Les chefs de gare doivent apporter la plus grande promptitude à faire connaître à l'autorité judiciaire et aux commissaires de surveillance et de police, les vols et détournements commis dans les gares et sur la ligne.

Ils s'adresseront aussi aux commissaires de surveillance pour obtenir la constatation, par déclaration ou certificat, des faits que la Compagnie peut avoir à établir d'une manière régulière, en cas de réclamation des expéditeurs ou destinataires, des voyageurs, pour viser des extraits conformés de registres, ou pièces à produire en Justice, etc., etc.

ART. 159.

Les chefs de gare doivent présenter aux agents du contrôle à première réqui-

sition les registres des réclamations, de retard et d'enregistrement des dépêches, ainsi que les livres d'expéditions, d'arrivages, de factage, enfin de toutes pièces destinées à permettre soit la vérification des taxes, soit la formation des états de statistique demandés par l'administration.

Mais les registres ne doivent pas être emportés hors des gares, la communication n'en doit être faite que sur place.

§ 5. — AVIS A DONNER
AUX AUTORITÉS LOCALES EN CAS
D'ACCIDENTS.

ART. 160.

Lorsqu'un accident a entraîné mort ou blessure, l'autorité locale doit être prévenue en même temps que le commissaire de surveillance. La déclaration en est faite, si l'accident est arrivé dans

une gare ou sur une partie de voie dépendant de la gare, par le chef de gare ; s'il est arrivé sur la ligne, par le chef de train, directement, ou par l'intermédiaire de l'une des gares voisines.

Elle est adressée : dans les chefs-lieux de département et d'arrondissement, au Procureur de la République ; dans les chefs-lieux de canton, au Juge de Paix ou au Commissaire de police, et, dans les autres localités, au Maire.

CHAPITRE VII

Service Télégraphique

§ 1^{er}. — PRESCRIPTIONS D'ORDRE.

ART. 161.

Toutes les dépêches intéressant la sécurité du service doivent être adressées de gare en gare, avec calme et en toutes lettres (sauf les numéros des trains qui peuvent être transmis en chiffres) par les chefs de service, ou, en cas d'absence ou d'empêchement, par l'agent désigné à cet effet.

Lorsque la dépêche contient une demande de secours, il en est donné immédiatement connaissance au chef de gare.

ART. 162.

Toutes les dépêches expédiées ou reçues, sont inscrites sur un registre, avec mention de la date et de l'heure de l'expédition ou de la réception. Ce registre doit toujours être consulté par le chef de service et visé par lui. L'employé remplacé donne, d'ailleurs, tous les renseignements utiles en quittant le service.

ART. 163.

Il est formellement interdit aux gares de donner la *communication directe par le fil omnibus*, alors même que cela leur serait demandé, sauf le cas d'autorisation toute spéciale, donnée par le Directeur de l'Exploitation.

ART. 164.

Dans chaque gare, le service télégraphique commence le matin *vingt minutes*

avant le passage du premier train, que ce train s'arrête dans cette gare ou non.

Il finit le soir, quand le dernier train de la journée est arrivé à la gare suivante.

A cet effet, après le passage de ce train, chaque gare adresse à sa gare voisine, dans le sens inverse de la marche du train, la dépêche suivante :

« Train n°. . . est arrivé à ma gare ».

Cette dépêche reçue, le service télégraphique peut être clos, mais le poste n'en doit pas moins rester dans le circuit du fil omnibus, sauf pendant les temps d'orage.

§ 2. — ANNONCES DE RETARDS.

ART. 165.

Tout retard de plus de *quinze minutes* est annoncé par le télégraphe et de gare en gare, dans le sens de la marche du train.

Les gares intermédiaires par lesquelles a passé un avis de retard, renouvellent cet avis, lors du passage du train, toutes les fois que ce retard se trouve modifié, c'est-à-dire augmenté ou réduit de *cinq minutes* et tant qu'il est supérieur à *quinze minutes*.

Ce nouvel avis est transmis de poste en poste comme le précédent.

ART. 166.

Toutes les fois que, par suite de retard, les trains partiront de la gare de Saint-Victor sans attendre la correspondance des trains du P.-L.-M., la gare de Saint-Victor passera par fil omnibus et de poste en poste, la dépêche ci-après :

« Train n°... part sans la correspondance du train n°... ».

§ 3. — RECOMMANDATION GÉNÉRALE.

ART. 167

Toutes les fois que des retards, détresses, etc., etc., ont compliqué la situa-

tion, il est vivement recommandé aux chefs de gare, si le télégraphe fonctionne, de n'expédier aucun train avant d'avoir échangé avec la gare suivante, les dépêches prévues pour la circulation des trains facultatifs ou spéciaux (article 125).

CHAPITRE VIII

§ 1^{er}. — RECOMMANDATIONS AUX AGENTS DE TOUT GRADE.

ART. 168.

Tous les agents sont tenus d'occuper le poste qui leur est désigné. Il leur est *interdit de l'abandonner ou de modifier* les conditions d'exécution de leur service, telles qu'elles résultent des Règlements de la Compagnie, ou des instructions qui ont pu leur être adressées par leurs chefs hiérarchiques.

Pourront être excusés les agents qui quitteront leur poste, *en cas de force majeure ou de danger imminent*, après avoir mis en usage tous les moyens à leur disposition, pour empêcher l'accident qui est à craindre, ou en atténuer la gravité.

ART. 169.

Toute discussion entre les agents et le public est rigoureusement interdite.

Lors des arrêts dans les gares des trains de voyageurs, le nom de la gare doit être appelé à haute voix, mais sans crier, par les agents des trains, ou, à leur défaut, par les agents des gares.

Toutes les communications verbales entre les agents doivent être faites sans bruit, c'est-à-dire *sans crier*.

Il en sera de même pour toutes relations avec le public, envers lequel la plus grande politesse est recommandée.

Tout agent surpris en état d'ivresse dans son service, sera immédiatement révoqué,

ART. 170.

La tenue des agents de tout grade, notamment au service des voyageurs, doit être propre et correcte autant que possible.

ART. 171.

Les agents en service devront être coiffés d'une casquette avec insignes correspondant à leur emploi.

Le port de la casquette est de rigueur pendant toute la durée du service des voyageurs.

§ 2. — OBJETS DONT LES AGENTS
DOIVENT ÊTRE MUNIS.

ART. 172.

Les agents des trains en service doivent munis :

1° D'un drapeau rouge et d'un drapeau vert ;

2° D'une lanterne pouvant donner à volonté des feux blanc, vert et rouge ;

3° De signaux-pétards ;

4° D'un tableau de la marche des trains ;

5° D'un exemplaire du présent Règlement général d'Exploitation ;

6° Le chef de train, d'une montre bien réglée.

— Les mécaniciens en service et les chauffeurs doivent être munis des mêmes objets que les agents des trains.

— Les brigades de poseurs, sous la surveillance des brigadiers, doivent avoir : des drapeaux rouges et verts pour le service de jour et des lanternes à trois feux pour le service de nuit, en nombre suffisant pour assurer, en toute circonstance, le service des signaux de protection.

Les agents désignés ci-dessus doivent, de plus, être munis de briquets ou d'allumettes chimiques, pour assurer l'allumage de leurs signaux de nuit.

Chaque agent est personnellement responsable des objets qui lui sont confiés, y compris le présent Règlement.

