

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER VICINAUX

I.

Règlement de Police

II.

Règlement Général
d'Exploitation

III.

Ordres de Service



**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER VICINAUX**

I.

RÈGLEMENT DE POLICE

RELATIF

**à l'exploitation des chemins de fer vicinaux
concedés ou à conceder par le gouvernement**

Arrêtés royaux des 24 mai 1913, 1^{er} octobre 1930,
20 juillet 1932, 22 novembre 1932,
6 juillet 1936 et 26 août 1938.

TITRE I. — OBLIGATIONS DES CONCESSIONNAIRES ET DE LEURS AGENTS.

CHAPITRE I. — Entretien des voies et de leurs abords ; aiguilles ; taquets d'arrêt ; poteaux indicateurs ; billes d'écartement ; gardiennage ; signaux.

ARTICLE PREMIER. - Entretien des voies et de leurs abords.

— Les voies ferrées et leurs dépendances, les parties du pavage ou de l'empierrement dont l'acte de concession met l'entretien à la charge des concessionnaires du chemin de fer vicinal seront constamment entretenus en bon état de manière que la circulation soit toujours facile et sûre tant pour le roulage ordinaire que pour le matériel roulant servant à l'exploitation du chemin de fer vicinal, et que les eaux pluviales puissent toujours s'écouler vers les filets d'eaux et les contre-fossés.

L'entretien dont il est question au présent article comprend le curage des contre-fossés ainsi que des filets d'eau pavés établis le long des bordures de surhaussement des voies en accotement, mais il ne comprend pas le nettoyage ordinaire de la partie de la voirie occupée par la voie ferrée.

ART. 2. — **Aiguilles. Taquets d'arrêts.** — Sauf dans certaines situations spéciales réglementées par des instructions spéciales approuvées par le gouvernement, les aiguilles placées sur les voies principales et celles des voies accessoires donnant directement accès aux voies principales doivent, dans leur position normale, assurer : les premières, la continuité de la voie principale, les secondes, celles de la voie accessoire.

En dehors du moment où il est nécessaire de les manoeuvrer pour les besoins du service, les appareils à contre-poids commandant ces aiguilles doivent être cadénassés partout où ils ne sont pas gardés par des agents à poste fixe.

Toute voie accessoire, quel qu'en soit le profil, utilisée au garage des wagons et ayant accès à la voie principale doit être couverte vers cet accès par un taquet d'arrêt, lequel doit être cadénassé chaque fois que la voie accessoire est occupée à moins que les wagons garés ne soient enrayés, indépendamment des freins, par un dispositif en assurant la complète immobilité (chaîne d'enrayage cadénassée ou tout autre système adéquat).

Toutefois, pour ce qui concerne les voies de garage des gares dites « en bretelles », le cadénassage des excentriques placés sur cette voie dans la position assurant la continuité de celle-ci est suffisant.

Dans les cas exceptionnels où la déclivité des voies pour-

rait rendre inefficace l'emploi de taquets d'arrêt pour empêcher l'accès de la voie principale à un wagon qui viendrait à s'échapper d'une voie de garage, cet accès devra être défendu par un dispositif de déraillement cadénassé dans la position utile.

Lorsqu'une voie principale est traversée par une voie accessoire, des taquets d'arrêt sont placés sur cette dernière à distance suffisante de part et d'autre de la première.

Ces taquets sont normalement cadénassés.

Les agents du concessionnaire préposés à la manœuvre des excentriques et des taquets d'arrêt ne peuvent sous aucun prétexte confier à des personnes étrangères à l'exploitation les clefs des cadenas posés sur ces appareils.

ART. 3. — Poteaux indicateurs. — Tout point d'arrêt fixe ou facultatif est indiqué par un poteau portant la dénomination de ce point d'arrêt et placé à proximité de la voie dans une position bien apparente. Ce poteau doit être éclairé pendant la nuit, durant les heures de service, chaque fois que l'éclairage local ne permet pas de le distinguer facilement.

Partout où un chemin de fer vicinal établi sur siège spécial traverse des voies publiques, des poteaux portant la défense de circuler sur la voie ferrée sont placés à des endroits bien en vue.

ART. 4. — Billes d'écartement. — Des billes placées horizontalement entre les voies à proximité de leur raccordement ou de leur croisement indiquent les endroits où l'écartement de ces voies est suffisant pour permettre la circulation des trains et les manœuvres sans danger de prise en écharpe.

ART. 5. — Gardiennage et signaux. — Le concessionnaire prendra les mesures nécessaires pour assurer la sûreté du passage des véhicules et des trains sur la voie ferrée et de la circulation des voitures, des automobiles, des cavaliers, des cyclistes et des piétons sur les routes, les rues et les chemins. Il placera des signaux, manœuvrés par des gardiens à poste fixe aux endroits particulièrement dangereux.

Des signaux seront toujours placés aux endroits où des travaux seront exécutés sur le parcours de la voie ferrée ils commanderont, s'il y a lieu, l'arrêt ou le ralentissement et indiqueront au public que la circulation des voitures, des automobiles, des cavaliers, des cyclistes ou des piétons aux abords de ces endroits est entravée ou qu'elle peut, au contraire, continuer sans danger.

CHAPITRE II.

Matériel de traction ; matériel de transport ; entretien.

ART. 6. — **Matériel de traction.** — Aucune locomotive ne sera mise en service qu'après l'accomplissement de toutes les épreuves et formalités prescrites par les règlements sur les machines à vapeur et après vérification de l'efficacité des freins par les agents du service de contrôle.

Les locomotives seront munies d'appareils empêchant toute projection de flammèches.

A moins d'une dispense spéciale du département des chemins de fer, une enveloppe métallique renfermera les roues et les pièces mobiles des locomotives qui pourraient accrocher les passants.

ART. 7. — **Matériel de transport.** — Toute voiture, sans exception, sera pourvue d'un frein dont la puissance, en rapport avec la vitesse autorisée et l'inclinaison de la voie, sera telle qu'elle puisse être arrêtée en toute circonstance sans le secours du moteur.

Chaque voiture aura son numéro d'ordre. Chaque compartiment portera, en chiffres bien apparents, le nombre de places réglementaire ; il en sera de même pour les plates-formes, lorsqu'elles seront accessibles au public.

Toutes les voitures des trains desservis par des agents appelés à passer d'un véhicule à l'autre pendant la marche du train seront munies de consoles de passerelles placées de manière à éviter la chute du personnel sur la voie.

Tous les compartiments des voitures non éclairées à l'électricité seront munis de lanternes, établies de manière que les produits de la combustion s'échappent à l'air libre.

Tous les wagons à marchandises seront munis d'un frein à vis ou d'un frein à main.

ART. 8. — **Entretien.** — Le matériel de traction et celui de transport seront constamment entretenus en bon état de manière à garantir la sécurité et la régularité du service.

CHAPITRE III.

Circulation des moteurs et des trains ; modes de traction ; vitesse et freinage ; prescriptions diverses ; éclairage.

ART. 9. — **Modes de traction.** — La traction ne se fera sur le chemin de fer vicinal que conformément aux conditions énoncées dans l'acte de concession.

ART. 10. — Vitesse et freinage.

CONSIDERATIONS GENERALES.

La vitesse des trains aussi bien que celle des véhicules moteurs circulant seuls, deva être réglée de façon que l'arrêt puisse en toute circonstance, être obtenu dans la traversée des agglomérations bâties sur une longueur de 30 mètres quand la voie est posée dans la voirie et de 50 mètres quand elle est sur siège spécial non accessible aux autres véhicules.

En dehors des agglomérations bâties, l'arrêt devra pouvoir être obtenu sur une longueur de 120 mètres.

Les trains ne pourront franchir un excentrique sans que le conducteur ait acquis la certitude de la bonne position des aiguilles.

Le mouvement doit être ralenti ou même arrêté en cas d'encombrement de la route et toutes les fois que l'arrivée du train effrayant les chevaux et autres animaux pourrait être la cause de désordre ou occasionner des accidents.

Les receveurs ne peuvent compter comme freineurs; toutefois, pour les cas particuliers, les receveurs spécialement désignés à cet effet dans le règlement d'exploitation pourront faire fonction de freineurs.

Des dispositions seront prises pour que les véhicules moteurs soient toujours munis de sable là où il y a nécessité d'employer celui-ci.

Les modifications à apporter au matériel pour le rendre conforme aux stipulations du présent règlement seront effectuées dans un délai de trois ans.

1° Trains à vapeur.

L'emploi exclusif du frein à main est autorisé pour les trains à voyageurs, les trains à marchandises et les trains mixtes pour autant que la vitesse maximum ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure.

Le nombre de freineurs devra être déterminé de manière que l'arrêt puisse être obtenu dans les conditions indiquées dans les considérations générales.

Le cas échéant, la vitesse maximum de 30 kilomètres à l'heure devra être réduite de manière à ce que l'arrêt puisse être obtenu dans les conditions ci-dessus indiquées.

La proportionnelle des freins à desservir devra être déterminée avec indication des vitesses correspondantes par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux et transmise au service du contrôle.

La composition des trains et la proportionnelle des freins

qui devront être déterminées pour chaque ligne feront l'objet d'un tableau qui sera inséré dans le règlement spécial relatif à chaque exploitation, règlement dont tous les agents intéressés devront posséder un exemplaire qui leur sera remis contre décharge.

Si la vitesse des trains dépasse 30 kilomètres à l'heure, le freinage devra être assuré par un frein continu. Le poids freiné devra être suffisant pour assurer l'arrêt dans les conditions indiquées aux considérations générales.

2° Trains électriques et trains remorqués par automotrices.

L'arrêt devra pouvoir être obtenu dans les conditions indiquées ci-dessus (voir considérations générales) au moyen des seuls freins manœuvrés par le conducteur.

L'usage exclusif du frein à main et au pied est admis pour les trains composés d'un véhicule moteur seul ou bien d'un véhicule moteur avec une remorquée, et pour ce dernier cas, à la condition que la tare de la voiture remorquée ne dépasse pas les 6/10^e de la tare du véhicule moteur.

Toutefois, si la déclivité de voie est supérieure à 35 mm. par mètre sur une longueur de plus de 500 mètres, le frein de la remorque doit être desservi.

Dans tous les autres cas, le freinage des véhicules moteurs et des voitures remorquées devra être assuré par un frein continu.

Tous les véhicules, tant moteurs que remorques, devront être munis d'un frein à main capable de développer un freinage équivalent à 80 pour cent de leur poids à vide pour matériel voyageurs et à 60 pour cent. de leur poids total pour le matériel marchandises.

Pour les trains de marchandises remorqués par un tracteur électrique et non munis d'un frein continu, le nombre maximum des wagons et la tare maximum de la partie remorquée pouvant entrer dans la composition des trains, devront être déterminées pour chaque type de véhicule moteur et pour chaque ligne. Ces renseignements relatifs à la composition des trains feront l'objet d'un tableau qui sera consigné dans le règlement de chaque exploitation, règlement dont les agents intéressés devront posséder un exemplaire

DISPOSITIONS COMMUNES

A TOUS LES MODES D'EXPLOITATION.

Dans tous les cas où la vitesse des trains dépassera 30 kilomètres, il y aura lieu de se conformer aux conditions ci-après :

Les véhicules moteurs seront munis d'un signal à son prononcé.

Dans chaque voiture sera installé un avertissement d'alarme à la disposition des voyageurs et des receveurs pour les cas d'urgence.

Tous les excentriques à contrepoids devront en voie principale seront soigneusement verrouillés.

Notre Ministre des Transports pourra autoriser des dérogations aux règles indiquées ci-dessus.

ART. 11. — Dispositions diverses.

A) DISPOSITIONS COMMUNES

A TOUS LES MODES D'EXPLOITATION.

1° Il y aura toujours sur le véhicule ou le train en marche un conducteur placé de manière à pouvoir surveiller la voie et ayant à sa portée les moyens de ralentir ou arrêter, au besoin, la marche du véhicule ou du train. Cet agent aura à sa disposition une trompe, un sifflet ou tout autre instrument de ce genre dont le son puisse être entendu à 120 mètres au moins, afin de pouvoir signaler l'approche du véhicule ou du train de façon à prévenir tout accident. Il observera strictement les signaux au moyen desquels les gardes ou les ouvriers de la voie commanderont le ralentissement ou l'arrêt.

2° Sauf stipulation contraire dans les règlements locaux, tout véhicule ou train avant de franchir à niveau une traversée de voie ferrée non couverte par des signaux doit faire arrêt. Le conducteur ne peut continuer sa route que sur l'ordre du chef-garde et après que celui-ci s'est assuré que le véhicule ou le train peut passer sans danger.

3° Les véhicules ou les trains ne marcheront qu'à la vitesse du pas de l'homme et seront précédés d'un agent aux endroits où l'intensité de la circulation sur les routes, les chemins ou les rues exigera d'une manière permanente ou accidentelle cette mesure de précaution.

Il en sera de même dans les fortes courbes chaque fois que des obstacles empêcheront le conducteur d'observer la voie à distance suffisante pour lui permettre d'éviter tout accident.

4° Il est interdit d'une manière générale de pousser des trains ou des wagons en dehors des stations. La marche à rebroussement ne peut être tolérée que dans des cas exceptionnels (obstruction accidentelle de la voie) et pour autant que sur les routes et leurs accotements le train soit précédé par un homme muni de signaux lui permettant de se tenir constamment en communication avec le conducteur

et de provoquer éventuellement un arrêt immédiat. Sur les sections des voies établies sur siège spécial l'homme muni des signaux-peut se placer sur le premier véhicule dans le sens de la marche.

5° Les véhicules et les trains ne peuvent stationner en dehors des gares que pendant un temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Si, exceptionnellement, un ou plusieurs véhicules devaient être abandonnés momentanément en pleine voie, les précautions nécessaires seraient immédiatement prises pour les tenir à l'arrêt. Ils devraient être couverts par des signaux d'arrêt à placer à distance suffisante de part et d'autre sur la voie; en outre ils seraient gardés par des agents ayant à leur disposition des sabots de calage ou des chaînes d'attaches munies de cadenas pour empêcher ces véhicules de se mettre en mouvement et pour les arrêter au besoin sur les fortes pentes. La présence de ces véhicules serait signalée, pendant l'obscurité, par des lumières bien apparentes, s'ils se trouvaient dans un endroit où la voie ferrée emprunte une route ordinaire.

6° Il est interdit de charger ou de décharger des marchandises en d'autres endroits que ceux qui sont expressément déterminés par les tarifs approuvés, à moins d'en avoir obtenu l'autorisation préalable de Notre Ministre des chemins de fer.

7° Tout véhicule ou train transportant des voyageurs doit porter un écriteau indiquant sa destination et visible des deux côtés du train ou deux écritaux placés l'un à droite, l'autre à gauche de ce véhicule ou de ce train.

7 bis Chaque train doit être muni des appareils de signaux nécessaires pour couvrir ce train dans toutes les circonstances.

B) DISPOSITIONS SPECIALES

AUX EXPLOITATIONS A TRACTION MECANIQUE.

8° L'usage du sifflet à vapeur est interdit dans les agglomérations bâties.

Dans ces agglomérations et autres endroits déterminés par le département des chemins de fer, les locomotives ne répandront ni escarbilles, ni cendres, ni eau et n'exhaleront ni fumée ni odeur.

9° La locomotive et les autres véhicules seront reliés entre eux par des attaches rigides avec ressorts.

10° La locomotive sera conduite par un mécanicien et un chauffeur réunissant toutes les conditions d'aptitude.

Chaque train sera placé sous la direction d'un chef-garde et sera accompagné du nombre de gardes et de serre-freins qui sera jugé nécessaire.

Le mécanicien s'assurera toujours, avant le départ du train, si toutes les parties de la locomotive sont en bon état et particulièrement si le frein fonctionne parfaitement. Il ne mettra le train en marche qu'après que le chef du train aura donné le signal du départ.

Le machiniste et le chauffeur ne pourront quitter en même temps leur locomotive, même quand elle sera à l'arrêt.

A moins de permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer vicinal, il est formellement interdit au machiniste et au chauffeur de laisser monter personne sur la locomotive, à l'exception des fonctionnaires chargés du service de contrôle.

Avant de donner le signal du départ, le chef-garde s'assurera, qu'au point de vue des attelages, de la disposition des chargements, de la charge, du freinage et des signaux, son train se trouve dans les conditions réglementaires.

11° Le véhicule de queue de tout train quel que soit le profil de la ligne à parcourir doit être muni d'un frein à manivelle. La puissance de ce frein doit être telle qu'il puisse enrayer la partie du train non freinée qui le précède.

Ce frein doit toujours être desservi dans les rampes et par tout où son action est nécessaire pour permettre l'arrêt du train sur l'espace réglementaire.

Sur les lignes à profil accidenté, les fourgons des trains de marchandises seront toujours munis de blocs d'arrêt en nombre suffisant pour permettre l'arrêt des trains sur les rampes les plus fortes.

12° Sauf autorisation spéciale de Notre Ministre des chemins de fer, les trains mixtes (voyageurs et marchandises) seront toujours composés de telle manière que les wagons à marchandises, chargés ou vides, soient placés entre la locomotive et les voitures à voyageurs.

Toutefois, en cas de nécessité, un wagon peut être accroché à l'arrière d'un train, lorsque ce wagon est muni d'un frein à vis desservi par un agent spécial ayant à sa disposition les appareils de signaux (drapeau, cornet et lanterne) lui permettant de faire au machiniste les signaux réglementaires.

13° Sauf dans certains cas exceptionnels autorisés par Notre Ministre des chemins de fer, la double traction n'est autorisée pour les trains de voyageurs et les trains mixtes qu'à la condition que les deux locomotives soient placées en tête du train.

Un train de marchandises peut être remorqué par une locomotive et poussé en même temps par une autre, mais dans ce cas la vitesse de ce train ne peut jamais dépasser 10 kilomètres à l'heure.

C) DISPOSITIONS SPECIALES AUX EXPLOITATIONS A TRACTION ELECTRIQUE.

15° Le conducteur devra avoir les aptitudes inhérentes à son emploi. Il s'assurera toujours avant le départ si toutes les parties du matériel roulant sont en bon état et soigneusement attelées et surtout si les freins fonctionnent convenablement. Il ne se mettra en marche qu'après en avoir reçu l'ordre du chef de train.

16° Au repos, les voitures motrices ne peuvent être abandonnées à la fois par le conducteur et les receveurs, à moins que toutes les mesures n'aient été prises pour les immobiliser.

AR. 12. — Les voitures marchant avant le lever ou après le coucher du soleil ou en temps de brouillard seront éclairées à l'intérieur.

Pendant les mêmes heures et les mêmes circonstances, les trains tractionnés à la vapeur, à l'électricité ou par des auto-motrices, ainsi que les locomotives et les voitures électromotrices ou automotrices circulant isolément porteront à l'avant un feu blanc et un feu violet et, à l'arrière, un feu rouge. Le feu violet sera placé à la partie supérieure des véhicules.

Tous les fanaux extérieurs seront à réflecteurs.

Toutefois, en ce qui concerne spécialement les trains tractionnés électriquement, le feu violet pourra être remplacé par une plaque indicatrice ou un numéro à condition que ceux-ci soient lumineux ou bien éclairés, et l'usage de réflecteurs pour les feux extérieurs ne sera pas obligatoire, mais ces feux devront être bien visibles à distances et devront être disposés de façon à ne pas éblouir les usagers de la voie publique.

ART. 12 bis. — Les voitures motrices seront pourvues de quatre signaux de direction.

Ces signaux consisteront en des appareils lumineux, de couleur jaune-orange, placés sur les faces latérales, deux à l'avant, deux à l'arrière des véhicules visés ci-dessus.

Chaque fois qu'une voiture automotrice, circulant seule ou avec une ou plusieurs remorques, devra changer de direction, soit pour traverser une route ou pour changer de voirie, soit aux déviations par aiguillage, le conducteur de-

vra en donner connaissance aux usagers de la route en alumant, selon les circonstances, deux des quatre signaux dont il est question au premier alinéa du présent arrêté.

Ces signaux devront être éteints dès que la manœuvre de changement de direction est terminée.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales; maintien de l'ordre dans les trains; matières dangereuses; avis à afficher; nettoyage des voitures et des locaux accessibles au public.

ART. 13. — **Maintien de l'ordre dans les trains.** — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places réglementaire. Les agents n'y laisseront point pénétrer les personnes en état d'ivresse ou de malpropreté évidente; les personnes munies d'une arme chargée, d'objets dangereux ou de colis, qui, par leur volume, leur nature ou leur odeur pourraient blesser, salir, gêner ou incommoder les voyageurs; les chiens ou autres animaux, à moins qu'ils puissent, sans inconvénient, être tenus sur les genoux des personnes auxquelles ils appartiennent.

ART. 14. — **Matières dangereuses.** — Il est expressément interdit d'admettre dans les voitures ou convois qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

Il est fait exception pour les cartouches de chasse à douille rigide présentées par colis de 10 kilogrammes, au maximum, à la condition que ces munitions soient emballées dans du papier fort ou placées dans des boîtes en carton, en bois ou en métal et renfermées, en outre, dans un emballage extérieur constitué de caisses en bois suffisamment résistantes pour supporter les manutentions sans risque de rupture.

ART. 15. — **Avis à afficher.** — Les concessionnaires feront afficher dans les locaux des stations accessibles au public et dans les aubettes de stationnement, le tableau arrêté par le Ministre des chemins de fer, pour les prix à percevoir, ainsi que le texte complet du présent règlement; et, dans chaque compartiment des voitures à voyageurs, le dit tableau des prix à percevoir et le texte des titres II et III du présent règlement.

ART. 16. — Les locaux accessibles au public dans les stations ainsi que les aubettes de stationnement doivent être entretenus dans un état constant de propreté.

Les voitures et les fourgons des trains de voyageurs doivent être convenablement nettoyés intérieurement et extérieurement chaque jour avant leur sortie des dépôts et être

brossés et époussetés au cours de la journée autant que possible après chaque voyage.

TITRE II. — DES OBLIGATIONS DES VOYAGEURS ET EXPEDITEURS ET DU PUBLIC EN GENERAL.

ART. 17. — **Obligation des voyageurs et des expéditeurs.**
— Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures quand le nombre de personnes qu'elles peuvent réglementairement consentir est atteint;

2° D'entrer en état d'ivresse ou de malpropreté évidente dans les voitures, d'y troubler l'ordre, ou d'entraver le service des receveurs ou des contrôleurs;

3° D'introduire dans les voitures des chiens ou autres animaux, à moins qu'ils ne puissent, sans inconvénient pour personne, être tenus sur les genoux des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Sur les lignes vicinales à traction électrique dont les trains ne comprennent pas de fourgon avec niche à chiens, et sur lesquelles le transport des chiens de toute taille est autorisé, les animaux de l'espèce accompagnant les voyageurs et qui ne peuvent sans inconvénient pour personne être tenus sur les genoux, n'ont accès que sur les plates-formes d'about des voitures et pour autant qu'ils soient muselés et tenus en laisse;

4° De prendre place dans un train au départ d'une station vicinale ou d'un point d'arrêt où un guichet de distribution de billets est établi sans s'être muni au préalable à ce guichet d'un billet régulier.

Toutefois, aux points d'embarquement où le guichet est établi dans un estaminet servant de station vicinale, le voyageur n'est pas tenu de se rendre à ce guichet; mais, lorsqu'il s'en dispense, de même que lorsqu'il prend place dans les voitures en un point d'embarquement dépourvu de guichet, il a pour obligation de se munir dans le train, d'un coupon régulier.

5° De refuser de payer le prix du coupon, de se placer dans une voiture d'une classe plus élevée que celle indiquée sur le coupon sans se munir immédiatement du supplément exigé par le tarif; de voyager au delà de la station ou point d'arrêt pour lesquels le coupon est valable, sans se munir immédiatement d'un nouveau coupon d'après le prix du tarif; de refuser d'exhiber son coupon à la réquisition des agents chargés du contrôle;

6° De se pencher hors des voitures, de stationner sur les plates-formes si cela est interdit par des inscriptions placées

ad hoc ; cette double interdiction ne s'applique pas aux fonctionnaires chargés du service du contrôle ;

7° De chanter, de boire ou de tenir des propos malséants dans les voitures ;

8° De fumer à l'intérieur des voitures ; dans les compartiments réservés aux non-fumeurs, de cracher dans les voitures, de souiller ou de dégrader le matériel ;

9° D'ouvrir les glaces ou les portes des voitures à moins que ce ne soit de l'assentiment de tous les voyageurs ;

10° De monter dans les voitures ou d'en descendre du côté de l'entrevoie lorsque les trains sont en stationnement ou de quelque côté que ce soit dès le moment où le train se met en marche jusqu'à son arrêt complet ;

11° De se tenir sur les marche-pieds, de s'appuyer sur les portes ou de toucher aux appareils de sûreté ;

12° D'entrer dans les voitures avec une arme chargée, des objets dangereux ou des colis qui, par leur volume, leur nature ou leur odeur, pourraient blesser, salir, gêner ou incommoder les voyageurs ;

13° De passer d'une voiture à une autre pendant la marche du train ;

14° De monter sur les locomotives ou d'entrer dans les voitures à bagages ou à marchandises ;

15° De lancer d'un train tout objet de nature à blesser la personne qui en serait atteinte ;

16° D'induire en erreur le personnel des stations ou des trains, soit par l'imitation des signaux en usage, soit par de fausses alarmes.

17° De manœuvrer ou de remorquer, de quelque façon que ce soit, sans autorisation de l'exploitant ou de ses agents, les voitures, fourgons ou wagons des chemins de fer vicinaux ;

18° D'entrer en état d'ivresse ou de malpropreté évidente dans les locaux accessibles au public, dans les stations ou dans les aubettes de stationnement, d'y troubler l'ordre, d'y chanter ou d'y tenir des propos malséants, d'y commettre des souillures ou des dégradations, de toucher aux appareils que l'exploitation jugerait utile d'y placer ; de pénétrer dans ces locaux avec des chiens ou d'autres animaux, avec des colis qui, par leur nature, leur odeur ou leur volume pourraient incommoder les voyageurs ou avec des armes chargées ;

19° De vendre ou de distribuer dans les trains et salles

d'attentes des chemins de fer vicinaux, tout objet quelconque dont le débit n'a pas été expressément autorisé par la société concessionnaire; de se livrer dans les trains ou salles d'attente à l'exercice d'une profession quelconque, de faire aux voyageurs des offres de service si ce n'est avec l'autorisation de la société concessionnaire et dans les conditions de cette autorisation.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents du chemin de fer pour l'observation des dispositions qui précèdent.

ART. 17 bis. — 1^o Les voyageurs ont l'obligation de céder les places assises aux invalides de guerre pour lesquels la station debout est difficile.

2^o Les personnes portant des enfants ont la priorité d'accès dans les voitures.

ART. 18. — **Déclarations d'expédition de marchandises; fonds; valeurs; objets précieux, etc.** — Il est défendu d'insérer dans les déclarations d'expédition de marchandises, toute fausse indication ayant pour objet de tromper le concessionnaire quant à l'espèce, au poids ou à la quantité des marchandises, ou d'éluder l'application du tarif réglementaire.

Les chemins de fer vicinaux pourront refuser le transport de tous colis ou paquets ou de toute marchandise expédiée en vrac qui ne seront pas accompagnés d'une déclaration signée par l'expéditeur et portant l'indication de l'espèce et de la quantité des objets à expédier.

Les envois de fonds et valeurs, objets précieux et œuvres d'art sont acceptés au transport suivant déclaration de valeur indiquée en lettre de voiture.

Tout expéditeur est tenu de signer la déclaration dont font mention les alinéas précédents, d'en vérifier l'exactitude en reconnaissant personnellement l'espèce et la quantité des objets et en outre la valeur des œuvres d'art ou objets précieux et le montant des fonds et valeurs que contiennent les colis, paquets ou wagons dont il confie le transport au chemin de fer.

• Toute fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées même en vrac par les chemins de fer vicinaux sera punie d'une amende de 21 francs 20 centimes à 200 francs ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de 8 jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, qui ne pourront excéder respectivement le maximum qui vient d'être indiqué, outre le paiement, s'il y a lieu, de la taxe supplémentaire que prévoient ou que prévoiraient ultérieurement les conditions réglementaires du transport.

Il en est de même, quels que soient les objets à transporter et le tarif applicable, de toute fausse déclaration qui, dans une intention de fraude, attribuerait au contenu de l'envoi une valeur supérieure à la valeur réelle et, en ce qui concerne les envois de monnaies ou billets de banque ayant cours légal en Belgique, de toute fausse déclaration relative à la valeur des dits envois.

Toute déclaration d'une valeur autre que celle qui résulte de la valeur pour laquelle les monnaies ou billets de banque expédiés ont cours légal en Belgique est réputée fausse déclaration.

ART. 19. — Récolement des coupons. — Les voyageurs sont tenus de restituer leur coupon aux agents du chemin de fer vicinal lors du récolement.

ART. 20. — Les voyageurs sont admis ou descendus sur les lignes vicinales aux arrêts désignés par des poteaux indicateurs et l'horaire des trains. Le machiniste est toujours tenu d'y arrêter complètement le train, sauf si l'arrêt est facultatif et qu'en ce point il n'y ait pas de voyageurs à faire monter ou descendre.

ART. 21. — Obligations du public en général. — La circulation des piétons, cavaliers, bestiaux, automobiles, cycles ou véhicules quelconques est interdite sur les parties de voies ferrées vicinales établies sur siège spécial en dehors des routes ou chemins.

La circulation des cavaliers, bestiaux et véhicules quelconques est interdite sur les parties de voies ferrées vicinales établies en trottoir sur l'accotement des routes.

Ces interdictions de circulation ne s'appliquent pas aux passages à niveau autorisés et créés pour traverser les voies ferrées vicinales sous réserve toutefois de l'observation, en ces endroits, des autres prescriptions du présent règlement.

Tout cavalier, tout conducteur de véhicule quelconque ou conducteur d'animaux, quittant une rue, route ou chemin aboutissant à une ligne vicinale devra mettre son véhicule ou ses animaux au pas et s'assurer, avant de traverser les voies, qu'il ne se trouve pas de train à proximité.

Tout piéton, cavalier, conducteur de véhicules ou d'animaux devra, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie, s'en écarter immédiatement à 1 m. 50 au moins des rails, avec ses animaux ou son véhicule, de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée.

Tout cavalier, tout conducteur de véhicule quelconque ou

conducteur d'animaux doit, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie, ainsi qu'à partir de la distance de 40 mètres des arrêts dont il est question à l'article 20, mettre son véhicule et ses animaux au pas.

Si le cavalier ou le conducteur n'est pas sûr de son cheval ou de ses chevaux, il doit descendre et tenir son cheval ou ses chevaux par la bride jusqu'à ce que le train soit passé.

Il est défendu de déposer des ordures, des pierres ou tout autre objet sur la voie ferrée ou à moins de 1 m. 50 de cette voie; de dégrader les voies et leurs dépendances ou le matériel d'exploitation; d'empêcher, d'entraver ou de retarder le service du chemin de fer vicinal; de placer sur la voie des faux signaux, de toucher aux signaux et aux excentriques. Il est défendu de suivre les voitures et les locomotives en s'y attachant de quelque façon que ce soit.

TITRE III — CLAUSES DIVERSES.

ART. 22. — Constatations et poursuites des contraventions.
— Les contraventions aux dispositions du présent règlement seront constatées dans les formes d'usage, par les fonctionnaires et agents de l'administration des chemins de fer de l'Etat, chargés du service du contrôle, par les agents de la police locale et par les agents des concessionnaires ou, éventuellement, de cessionnaires que le gouvernement aura fait assermenter.

Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies d'un emprisonnement de huit jours à quatorze jours et d'une amende de vingt-six à deux cents francs ou de l'une de ces peines seulement.

L'article 85 du Code pénal est applicable à ces infractions.

ART. 23. — Nos arrêtés du 12 février 1893, du 16 juin 1902, du 4 novembre 1903, du 25 juin 1904, du 4 août 1908 et du 11 octobre 1910, portant règlement de police relatif à l'exploitation des chemins de fer vicinaux concédés ou à concéder par le gouvernement, sont rapportés.

**SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER VICINAUX**

II.

**RÈGLEMENT GÉNÉRAL
D'EXPLOITATION**

Complétant le règlement de police, titre I, relatif aux obligations des agents des chemins de fer vicinaux.

1943

PRESCRIPTIONS GENERALES

ARTICLE 1. — ADMISSION A LA S.N.C.V.

LES DEMANDES d'admission au service d'exploitation de la S.N.C.V. doivent être faites par écrit.

Pour être admis, il faut :

1° être Belge ;

2° se trouver dans les conditions d'âge fixées ci-après :

personnel du mouvement : de 21 à 30 ans ;

personnel des autres services : de 16 à 35 ans (16 ans pour les apprentis et, en cas de besoin, 35 ans pour les ouvriers qualifiés).

Ces deux premières conditions ne s'appliquent pas aux agents temporaires. Toutefois, pour les autres agents, il pourra y être dérogé en cas de nécessité majeure.

3° être d'une moralité irréprochable ;

4° donner la preuve de savoir lire et écrire ;

5° avoir satisfait éventuellement aux lois sur la milice ;

6° avoir, s'il y a lieu, réussi une épreuve pratique ou satisfait à un examen ;

7° posséder les aptitudes physiques exigées par le règlement. Le candidat devra se soumettre à une visite médicale à laquelle il sera procédé, aux frais de la société, par un médecin désigné par elle.

ARTICLE 2. — PRESCRIPTIONS EN SERVICE.

a) **EN ENTRANT AU SERVICE de la S.N.C.V.**, les agents sont mis en possession d'un exemplaire du règlement de police ainsi que de son complément, le présent règlement d'exploitation. Ceux qui sont affectés aux services de transports automobiles organisés par la S.N.C.V. reçoivent, en plus, un code de la route. Ils s'engagent à se soumettre à ces divers règlements, au statut du personnel ainsi qu'à tous les ordres de service, au règlement d'atelier, etc., les concernant.

b) EN SERVICE.

1° Le port de l'uniforme est obligatoire pour les agents en rapport avec les voyageurs.

2° Il est défendu de fumer, de boire, de manger, de s'asseoir dans les voitures, de lire des journaux ou autres écrits, de converser avec les voyageurs, de se rendre dans les cafés sans autorisation, de se présenter en état d'ivresse.

3° Les agents sont responsables des objets, outils, billets

et documents qui leur sont confiés en vue d'accomplir leur tâche.

4° **Ceux qui se rendent à leur travail** ou en reviennent peuvent être requis par le chef de train de prêter assistance.

5° Les agents devront pouvoir justifier à tout moment de la **connaissance des règlements** qui intéressent leur service.

6° Ils ne peuvent jamais perdre de vue qu'ils sont au service d'une société chargée d'un service public et qu'ils doivent, par conséquent, remplir leur tâche avec une attention constante, de la bonne volonté et un vif sentiment du devoir professionnel, de façon à satisfaire le public, à le préserver de tout accident et à veiller scrupuleusement aux intérêts de la société.

CHAPITRE I.

VOIES, SOUS-STATIONS, LIGNES AERIENNES ET SIGNAUX.

ARTICLE 3. — VOIES.

a) **LES VOIES** se classent en deux catégories : les **voies principales** sur lesquelles les trains circulent soit dans la traversée des gares, soit pour se rendre d'une gare à l'autre ; les **voies accessoires** comprenant toutes les autres voies.

En dehors des gares, constituées par l'ensemble des voies indispensables aux manœuvres, les voies principales ne peuvent être occupées que pendant le temps strictement nécessaire aux besoins du service, sans qu'il puisse y être opéré de chargement et de déchargement de wagons, à moins d'autorisation spéciale.

b) **LES TRAVAUX D'ENTRETIEN** des voies sont exécutés par brigades ou équipes d'ouvriers placés sous les ordres d'un chef-piocheur ou d'un piqueur. Ils comprennent, pour chaque ligne :

1° la revision méthodique de sections : pose d'attaches, d'éclisses, remplacement éventuel de traverses, de rails et de ballast ;

2° la visite générale de la ligne : redressement des courbes, soins aux rails et aux appareils, relèvement des fonds, réparation immédiate de toute partie, non encore reprise en revision méthodique ;

3° les travaux divers : nettoyage de la voie, des fossés, des

talus, des cours aux marchandises; réfection du pavage; entretien des ouvrages d'art, des bâtiments, etc.

Le « chef-piocheur » ou « piqueur » est responsable de la bonne exécution des travaux d'entretien. Il veille au maintien constant de la ligne en bon état et, à cet effet, prend les mesures nécessaires ainsi que celles indispensables à la protection du trafic des trains ou d'autres véhicules à proximité des rails. Il adresse au « chef des voies » un rapport journalier, détaillé par section, de tous les travaux effectués; ces rapports sont récapitulés par l'ingénieur ou chef des voies, qui les reporte dans un tableau général permettant de contrôler l'état d'entretien de chaque ligne.

c) **LES SERVICES DE LA VOIE** sont aussi chargés de la police de la voie et de ses dépendances.

Le chef de brigade ou son remplaçant prend les dispositions voulues pour protéger en tous temps les ouvriers au travail, avertir le personnel des trains des endroits qui se seraient révélés dangereux, éviter tout accident, de jour et de nuit, qui pourrait être provoqué par l'ouverture de la voie, le dépôt de matériel, l'utilisation de wagonnets et de wagons. Il se conforme aux instructions imposées pour la formation et la circulation des trains et aux indications des chefs de dépôts pour ce qui concerne le chargement et le déchargement des matériaux en pleine voie.

d) **AFIN DE PREVENIR TOUT INCENDIE** dans les terrains qui sont traversés par une voie ferrée, et notamment les bois, forêts, landes boisées, bruyères, terres incultes ou fagnes, il sera procédé, en mars et en octobre de chaque année, au nettoyage des fossés, des talus et des accotements de la voie vicinale. Les feuilles et les herbes sèches croissant sur le domaine de la société doivent être enlevées ou brûlées avant la période dangereuse. Les brigades ne pourront cependant les brûler qu'après avoir pris toutes les précautions nécessaires, notamment après avoir biné la terre à la limite de la zone asservie (20 mètres mesurés horizontalement à partir du rail extérieur); elles ne pourront s'éloigner de l'endroit où sont brûlées les herbes et les feuilles qu'après s'être assurées que le feu est complètement éteint et après avoir vérifié minutieusement qu'il ne peut se rallumer en aucun point. Une surveillance particulière des endroits dangereux pourra être prescrite, suivant les besoins et les circonstances de l'exploitation et, notamment, chaque soir après la rentrée au dépôt du dernier train.

L'arrêté du 24 mai 1941 défend de fumer dans l'intérieur et à moins de 100 mètres des bois, fagnes, landes et bruyères; en cas d'incendie, toute personne a pour devoir absolu

d'éteindre spontanément et immédiatement l'incendie; et si tout essai d'extinction lui paraît vain, elle doit, par la voie la plus rapide, informer le poste forestier ou de police le plus proche.

ARTICLE 4. — SOUS-STATIONS.

a) **LA SURVEILLANCE ET L'ENTRETIEN** des sous-stations sont organisés par l'ingénieur, qui fixe, dans des instructions détaillées, les manœuvres et les revisions périodiques à effectuer aussi bien dans les sous-stations gardées que dans les sous-stations automatiques. Les rapports de visite des électriciens sont remis au **chef du service électrique** ou à l'ingénieur qui, après en avoir pris connaissance pour mesures à prendre, les classe en vue du contrôle de l'entretien de chaque sous-station. En outre, dans chaque sous-station, il existe un carnet où sont consignés les incidents survenus et les travaux effectués.

b) **LA REGLEMENTATION** officielle en vigueur pour les sous-stations est de stricte application (voir l'arrêté royal du 28 décembre 1931).

c) **L'ACCES** des sous-stations est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par son service.

ARTICLE 5. — LIGNE AERIENNE.

a) **LA LIGNE AERIENNE ET LES SIGNAUX SONT ENTRE-TENUS** par des brigades. Le chef de chaque « brigade de garde » est en possession d'un carnet renseignant les caractéristiques des diverses lignes en surveillance; il dresse un rapport journalier de son service de garde, indiquant la date et la nature de l'incident, ses causes probables, la ligne et l'endroit exact où des réparations ont été faites.

Les « brigades d'entretien » sont chargées d'une revision périodique des lignes aériennes, de façon à obtenir une fois par an, pour chaque ligne et pour toutes les parties composant l'équipement électrique, la vérification, le nettoyage le remplacement éventuel, la peinture et l'isolement des divers éléments constitutifs : fils de trolley, feeders, fils de garde et de signaux, rosaces, ancrages, câbles isolés; poteaux, potences, socles (examen des pieds), mises à la terre, connexions, parafoudres, sectionneurs, alimentation; charnières, serrures et cadenas, etc.

Le chef des lignes aériennes établit mensuellement un rapport détaillé de l'avancement des travaux indiqués ci-

dessus et surveille cet avancement. Ces rapports du service de garde et des brigades d'entretien sont classés par ligne à la direction, qui reporte toutes les révisions sur un **tableau du contrôle de l'entretien de chaque ligne.**

b) **LES CHEFS DE BRIGADE** veillent à la sécurité de leurs agents tant au point de vue des dangers d'électrocution que de ceux résultant de la circulation sur la ligne. Au travail, ils doivent être protégés ainsi que leurs ouvriers et leur matériel par les signaux réglementaires. Sauf en cas de force majeure, une manœuvre des sectionneurs ou une modification à l'alimentation ne peut être exécutée que par les chefs de brigade, le chef des lignes aériennes ou l'ingénieur; elle doit être portée à la connaissance de tous les chefs intéressés, avant d'être exécutée.

ARTICLE 6. — SIGNAUX.

a) **LES SIGNAUX COLORES, LUMINEUX OU NON,** dont il est fait usage pour régler par intermittence la circulation comportent :

1° le **rouge**, indiquant l'arrêt obligatoire (drapeau, disque perpendiculaire à la voie, lumière);

2° le **vert**, indiquant le passage (drapeau, disque parallèle à la voie, lumière);

3° le **jaune-orange**, qui signale le ralentissement ou le changement de direction;

4° le **blanc**, qui permet de contrôler l'allumage et l'extinction des feux de signalisation.

b) **POUR LES USAGERS DE LA ROUTE ET LES TRAINS CIRCULANT DANS LES AGGLOMERATIONS,** l'emploi simultané des deux couleurs, rouge et vert, indique que le sens de la circulation va être modifié et comporte l'obligation de s'arrêter devant la ligne d'arrêt; d'autre part, il faut retenir les injonctions suivantes :

1° le bras droit levé verticalement ou le coup de sifflet unique signifie : « Attention » — « Arrêt dans tous les sens »;

2° le bras gauche tendu horizontalement signifie : « Arrêt de la circulation dans le sens perpendiculaire au bras tendu »;

3° le bras gauche tendu horizontalement, le bras droit étant plié en équerre signifie : « Mise en marche de la circulation dans les sens ouverts »;

4° le balancement du bras droit signifie : « Accélérez l'allure »;

5° le mouvement de haut en bas de la main droite signifie : « Ralentissez » ;

6° les coups de sifflet, très courts et répétés, signalent aux usagers qu'ils enfreignent une prescription réglementaire.

c) SIGNAUX DONNES PAR LA VOIE AU TRAIN.

Pour l'arrêt du train : drapeau rouge, disque perpendiculaire à la voie, palette horizontale, bras tendu horizontalement, lumière rouge.

Pour le ralentissement : drapeau jaune, bandes jaunes en oblique, mouvement de haut en bas de la main droite, feux jaunes.

d) SIGNAUX DONNES PAR LE CONDUCTEUR.

Le train part : deux coups de sifflet, de cloche ou de sonnerie.

Desserrez les freins : un coup de sifflet, de cloche ou de sonnerie.

Serrez les freins : série de deux coups brefs.

Serrez d'urgence tous les freins : volée de coups rapides et saccadés.

Approche d'un point dangereux, d'un arrêt ou d'une gare : ralentissement : coup prolongé.

e) SIGNAUX DONNES PAR LE TRAIN AU CONDUCTEUR.

En avant : deux coups de cornet, de sifflet de poche ou de sonnerie électrique.

Arrêt immédiat : coups brefs répétés.

Arrêt à un arrêt facultatif : un coup, ou feu avertisseur, avant d'arriver à l'arrêt.

f) SIGNAUX DE MANŒUVRE :

En avant : deux coups de cornet ou de sifflet.

En arrière : trois coups.

Ralentissez : un coup long.

Arrêtez : un coup court.

Arrêtez ; péril : volée de coups rapides et saccadés.

Avant de mettre le train ou les remorques en marche, le conducteur répète les signaux qui lui ont été donnés.

CHAPITRE II.

MATERIEL ROULANT.

ARTICLE 7. — ENTRETIEN DU MATERIEL ROULANT.

a) **L'ENTRETIEN** du matériel roulant est assuré de manière à garantir la sécurité et la régularité du service.

L'organisation technique des opérations d'entretien, leur pointage et leur contrôle s'effectuent dans les divers ateliers et dépôts d'entretien par chaque groupe d'exploitation.

1° **Organisation technique.**

Le matériel est divisé en catégories et les opérations à effectuer sont indiquées sur différents carnets ou « feuilles d'entretien », se rapportant à l'entretien régulier, à la réparation des avaries, à la révision périodique de toutes les parties : essieux, bandages, moteurs, chaudières, etc.

En principe, une équipe est nominativement chargée des opérations prescrites sur la « feuille d'entretien », afin de fixer sans ambiguïté la responsabilité des agents chargés de ces prestations.

Le travail de ces agents est organisé et surveillé dans chaque dépôt, suivant l'importance de celui-ci, par un chef d'atelier ou un contremaître.

2° **Pointage des opérations.**

Le brigadier, chef d'équipe, établit un rapport journalier indiquant les numéros des véhicules entretenus, la nature des travaux effectués et le signe ou repère de l'équipe qui a effectué le travail.

3° **Contrôle des opérations.**

A l'effet de contrôler qu'il n'y a pas eu de véhicule non pointé (donc non entretenu) sur les feuilles des différents dépôts, le chef d'atelier ou de dépôt envoie, en fin de semaine, à la direction des ateliers, les numéros des véhicules ayant fait l'objet d'opérations d'entretien et les dates auxquelles celles-ci ont été faites.

L'examen de ces rapports hebdomadaires à la direction du groupe permettra de pointer pour chaque véhicule les opérations d'entretien, de dépister éventuellement tout retard et de prendre, en temps opportun, les mesures nécessaires.

b) WAGONS.

1° Le contrôle des travaux systématiques d'entretien trimestriel des wagons devra se faire dans chaque groupe non seulement sur les fiches se rapportant à chacun des wagons, mais, en outre, par des marques horizontales, alternativement blanches (années impaires) et vertes (années paires), aux coins inférieurs du bac. Un wagon entretenu au cours du premier trimestre d'une année impaire sera marqué d'un trait blanc d'une largeur de 4 cm., tracé à 2 cm. du côté inférieur; de même, un deuxième trait blanc sera placé au-dessus du premier et à 2 cm. de distance, à titre de vérification d'entretien au cours du deuxième trimestre, et ensuite un 3^{me} et 4^{me} trait, respectivement au cours des troisième et quatrième trimestres. Un trait vert sera superposé au trait blanc successivement pour chacun des 4 trimestres, au cours des années paires. Les wagons ne portant pas les traits requis seront signalés par le serre-frein sous la responsabilité du chef de train.

Le chef de dépôt ou son délégué ainsi averti prendra immédiatement les mesures nécessaires pour assurer la vérification et le graissage sur place et marquer le wagon avant de le remettre en service; éventuellement, le wagon sera acheminé d'urgence, avec feuille de route, vers un des centres d'entretien désigné à cet effet dans chaque groupe.

2° Les wagons échangés entre groupes sont considérés comme étant en bon ordre de marche. Cependant, si des avaries survenaient ou s'il était constaté un défaut d'entretien ou de graissage, l'entretien systématique devrait être effectué immédiatement par les soins du groupe sur lequel se trouvent les wagons en mauvais état et, trimestriellement, les numéros des wagons entretenus seraient communiqués au groupe d'origine.

3° L'entretien trimestriel des wagons comprend la vérification :

a) des boîtes et coussins graisseurs : fixation du couvercle; serrage des boulons pour assurer l'étanchéité des boîtes; remplacement éventuel des coussins usagés pour éviter les boîtes chauffantes;

b) du frein; le graissage de la vis du frein, l'essai du frein et son raccourcissement éventuel;

c) des ressorts et des jumelles de ressort; leur graissage;

d) de la traction et des tendeurs; leur graissage;

e) des bandages : serrage, épaisseur, état du bourrelet et de la surface de roulement;

f) de la caisse et des portes.

ARTICLE 8.

MESURES PREVENTIVES CONTRE LES INCENDIES.

a) **LORS DU GARAGE DES VOITURES** à l'intérieur comme à l'extérieur des dépôts et remises, et aussi bien la nuit que pendant la journée, la manivelle du controller et la manette de frein sont enlevées ou mises au point neutre, la lumière et le chauffage sont éteints, les connexions avec les voitures de remorques sont enlevées et ensuite les prises de courant (trolley ou pantographes) sont abaissées.

Les poêles des trains à vapeur sont éteints avant l'entrée des voitures dans les remises.

b) **LES CONDUCTEURS ET RECEVEURS** doivent signaler, en rentrant leur matériel, toute anomalie qu'ils auraient constatée : court-circuit, odeur de brûlé, etc.

c) **LES ENGINS DE SECOURS** contre l'incendie : extincteurs, seaux d'eau, seaux de sable, etc., doivent toujours être en état de service et doivent se trouver à l'endroit désigné.

d) **POUR EMPECHER LES PROJECTIONS D'ÉTINCELLES** par la cheminée des locomotives, il est fait usage de pare-étincelles en même temps que de capuchons de cheminée.

Une importance particulière doit être attachée à la confection et à l'ajustage irréprochable de ces dispositifs dans les ateliers ainsi qu'à leur surveillance constante en service.

A l'improviste, dans les dépôts et les gares, les grilles à flammèches et les cendriers doivent être visités par le personnel désigné à cet effet et une surveillance spéciale doit être exercée le long de la ligne, afin de s'assurer de l'étanchéité réelle des pare-étincelles et des capuchons.

e) **LES MACHINISTES** doivent éviter de laisser tomber, de jeter ou de lancer des scories incandescentes en tous endroits où elles peuvent causer des incendies et, en particulier, sur les traverses en bois, les caniveaux, les travaux d'art, le long des bâtiments en bois, dans les parties de fossés où il y a du bois et des herbes sèches.

CHAPITRE III.

FORMATION ET CIRCULATION DES TRAINS.

ARTICLE 9. — FORMATION DES TRAINS.

Les trains sont formés sous la surveillance des chefs de dépôt, de station ou du délégué de ceux-ci. Ils se classent en trains de voyageurs, trains de marchandises et trains mixtes.

a) TRAINS DE VOYAGEURS.

1° Le conducteur est responsable des freins, des sablières, des appareils avertisseurs, des disques lumineux et, le cas échéant, du graissage de la locomotive et de la provision d'eau et de combustible.

Avant de partir en service, il s'assure que ces éléments de sécurité sont en état de bon fonctionnement.

2° Le chef de train ou le receveur s'assure que toutes les voitures sont munies d'un frein à vis et que les attelages sont serrés de façon que les buttoirs soient en contact; il veille au bon état des marchepieds, des portes, fenêtres, banquettes, etc.; il renseigne l'état de propreté et d'entretien du train ainsi que le fonctionnement de l'éclairage; il contrôle l'outillage indispensable pour parer à toutes les nécessités du service : drapeaux rouges, disques, clef d'aiguillage, gant en caoutchouc, etc.

b) TRAINS DE MARCHANDISES ET TRAINS MIXTES.

1° Le conducteur a la même responsabilité que celle décrite sub a pour les trains voyageurs.

2° Le serre-frein a pour obligation de vérifier au départ le bon état de fonctionnement du frein de tous les wagons. Il agira de même en cours de route pour les wagons qui sont enlevés dans les gares intermédiaires. Voir ses autres obligations au paragraphe d.

3° Le chef de train ou le percepteur a la même responsabilité que celle décrite pour les trains de voyageurs, avec cette différence, pour les attelages, qu'il fait établir entre les buttoirs un jeu correspondant à celui qu'on obtiendrait en desserrant de deux tours de vis l'attelage des buttoirs en contact.

En outre, il s'assure que le dernier véhicule est un fourgon ou un wagon muni d'un frein à manivelle.

Lorsqu'il n'y a qu'un agent aux freins, il est recommandé de jumeler deux freins en queue.

Si la formation du train exige la présence de plusieurs freineurs, il les répartit sur la longueur du convoi, suivant les circonstances.

Il veille à ce que les freins en queue de train soient gardés pour aborder les rampes longues et prononcées et il ordonne éventuellement au chauffeur de desservir les freins des wagons, dans les descentes dangereuses.

c) LES CHARGES DES TRAINS et le NOMBRE DE FREINS

à desservir sont déterminés, pour chaque ligne et pour chaque type de moteur, dans un ordre de service donné par chaque groupe d'exploitation (voir article 10 du règlement de police).

Pour l'unification des prescriptions, la composition des trains est calculée d'après leur poids en unités, chaque unité correspondant à 2.500 kg.

Pour un wagon, une voiture ou un fourgon vide, on compte 2 unités, ce qui correspond d'ailleurs à peu près à son poids; une voiture ou un fourgon chargé, 3 unités; un wagon chargé de bestiaux, 3 unités; un wagon chargé de 2.500 kg., 3 unités; de 5.000 kg., 4 unités; de 7.500 kg., 5 unités, de 10.000 kg., 6 unités; de 20.000 kg., 12 unités.

Les chargements de moins de 1.000 k. sont négligés; ceux de plus de 1000 k. sont comptés pour 1 unité; ainsi pour un wagon chargé de 6.100 k., on compte 5 unités.

Les charges mentionnées aux ordres de service servent d'indications générales et peuvent être modifiées par le chef de service, dans des cas particuliers; le nombre de freins à desservir, est fixé d'après le nombre d'unités et peut être augmenté en cas de mauvais temps et aux endroits dangereux.

d) LES SERRE-FREINS.

1° Ils ont pour obligation de s'assurer que les freins dont ils ont la garde fonctionnent normalement; ils rendent compte immédiatement au conducteur et au chef de train des anomalies qu'ils constatent.

A chaque wagon faisant partie d'un train, les serre-freins ont l'obligation de contrôler les marques en couleur de son entretien trimestriel (voir article 7, d wagons); de vérifier le frein, les ressorts et les tendeurs et de les graisser éventuellement; de s'assurer que les bandages ne sont pas relâchés.

2° Ils règlent les freins de façon que le train n'acquière pas une trop grande vitesse dans les pentes ou aux naissances des courbes; ils doivent coopérer à l'arrêt du train dans le cas où le frein de la locomotive ou du tracteur deviendrait

insuffisant. A cet effet, ils prêtent la plus grande attention aux signaux qui seront lancés par le conducteur.

3° **En cas de rupture d'attelage**, les agents restés sur la partie du train détachée de la partie motrice agiront de façon à freiner et à arrêter le plus promptement possible la partie détachée.

4° Il leur est strictement défendu de serrer les freins des véhicules au point de faire patiner les roues ; au besoin, quand le rail est glissant et avant d'aborder les descentes, des freins supplémentaires seront serrés légèrement.

5° Dans les longues descentes et partout où la nécessité le justifie, la conduite du feu est abandonnée et le chauffeur dessert les freins des wagons, comme un serre-frein.

ARTICLE 10. — MISE EN MARCHÉ DES TRAINS.

a) **AU POINT DE VUE DE LA CIRCULATION**, les trains se divisent en deux catégories : les trains réguliers et les trains spéciaux.

Les trains réguliers circulent suivant des horaires bien déterminés et fixés d'après les documents émanant de la direction (trains de voyageurs, mixtes et de marchandises).

Les trains spéciaux sont mis en marche dans des circonstances exceptionnelles et imprévues (trains supplémentaires et de dédoublement, facultatifs, trains de service, d'essai, de secours, etc.).

b) Sur une ligne à simple voie non couverte par des signaux, **AUCUN TRAIN NE PEUT ÊTRE LANCÉ SANS UN « ORDRE DE MARCHÉ »** définissant, d'une manière claire et précise, ses heures de passage et les croisements. Le personnel doit donc avoir une connaissance parfaite de l'horaire des trains, tant réguliers que spéciaux, ainsi que des lieux de croisement fixés par cet horaire.

A cette fin, sauf le cas de force majeure (accident, train en détresse, dédoublement imprévu), l'ordre de marche sera communiqué par écrit à tous les agents en service sur la ligne ou le groupement de lignes que doit parcourir le train. Avant que cet ordre soit en possession des intéressés et visé par ceux-ci, le train ne pourra être mis en marche, quelles que soient les circonstances.

Au cas où le train est appelé à circuler sur les lignes d'un groupe voisin, le chef qui prend l'initiative de mettre le train en circulation en avisera son collègue de ce groupe. Celui-ci prendra immédiatement les mesures imposées ci-dessus vis-à-vis de ses agents et accusera réception de l'avis qui devra, dans tous les cas, parvenir à son destinataire avant la mise en marche.

Les trains de dédoublement, mis en marche pour faire face à une nécessité imprévue, précéderont le train régulier et ne dépasseront aucun garage, aucune station ou aucun point de croisement, sans l'ordre formel du chef du train régulier.

Ils seront porteurs d'un drapeau rouge fixé à l'avant; la nuit, un disque mi-obturé suivant un axe vertical sera placé à l'avant du train dédoublant.

Les trains de secours, et en général ceux dont il aura été impossible de fixer l'horaire conformément aux dispositions indiquées ci-dessus, devront être conduits par un chef-train connaissant parfaitement les horaires et devront se trouver aux croisements 15 minutes avant le passage des trains réguliers ou spéciaux.

c) **LES AGENTS RESPONSABLES** de la conduite et de la marche d'un train observeront les prescriptions suivantes :

1° Le conducteur et le chef du train seront tous deux en possession d'un ordre de marche réglant la marche et les croisements de ce train ainsi que d'un horaire détaillé fixant les heures de passage aux gares principales. Les croisements normaux y seront indiqués par un trait soulignant l'heure des croisements; par deux ou plusieurs traits lorsque le train devra croiser deux ou plusieurs convois venant en sens opposé.

2° Partout où le départ d'un train s'effectue d'un dépôt, le chef qui ordonne ou autorise le départ s'assurera que le chef de train est en possession de ses ordres de marche et rappellera les croisements à observer. Aux points où il y a un chef de gare, le personnel d'un train quelconque doit obéissance absolue à ce chef de service et le chef du train ne peut donner le signal de départ qu'après en avoir reçu l'autorisation.

3° Lorsque les croisements ne sont pas réglés par la signalisation, les chefs de train se porteront à l'avant du convoi, aux croisements, et n'autoriseront le départ que lorsqu'ils auront signé la feuille de travail des chefs du ou des trains qu'ils doivent croiser, sauf dérogation à cette règle pour des services électriques à caractère local et à battement fréquent où les croisements fixes sont notoirement invariables.

4° Des modifications aux croisements réguliers ne pourront être apportées qu'exceptionnellement (trains spéciaux, retard de plus de 10 minutes) et en appliquant rigoureusement les règles fixées pour les changements de croisement.

ARTICLE 11. CHANGEMENT DE CROISEMENT.

a) **TOUT CHANGEMENT** de croisement doit faire l'objet des mesures de sécurité prescrites à l'article 10.

b) **LORSQUE LE TEMPS FAIT DEFAUT**, les précautions étant prises, l'ordre de changement de croisement peut être donné soit par téléphone, soit par porteur.

1° **Par téléphone.** Le changement de croisement étant au préalable inscrit dans un **carnet spécial** par le chef qui en prend l'initiative, l'ordre sera téléphoné en reproduisant textuellement la phrase réglementaire :

« Le croisement du train No et du train No aura lieu à au lieu de ».

Les mots doivent être énoncés d'une façon claire et précise pour éviter toute erreur d'audition.

Ensuite, l'agent qui a reçu l'ordre téléphonique doit transcrire celui-ci textuellement dans le carnet ad hoc et il doit répéter l'ordre immédiatement par téléphone à l'agent qui a pris l'initiative du changement. Ce n'est que lorsque ce dernier a répondu « d'accord » que l'ordre de changement de croisement peut recevoir son exécution.

2° **Par porteur.** L'agent qui est invité à dépasser son point de croisement ne pourra le faire que sur l'**ordre écrit** du chef qui prend l'initiative du changement.

c) **DANS TOUS LES CAS**, le machiniste ou le wattman ne peut quitter la station de croisement que muni d'un **ordre écrit** qui lui est remis soit par le chef de station, soit par le chef du train.

ARTICLE 12. — TRAINS EN DETRESSE.

TRAINS EN DETRESSE (accidents, avaries au matériel ou à la voie, ruptures d'attelages, obstacles, etc.) **OU VEHICULES ABANDONNES MOMENTANEMENT EN PLEINE VOIE.**

1° Ces trains doivent être immobilisés et couverts comme le prescrit l'article 11, 5° et 7 bis du règlement de police.

En cas de visibilité insuffisante, le disque rouge de la dernière voiture des trains à vapeur et électrique sera reporté à une distance suffisante pour permettre l'arrêt du train suivant.

2° Le chef-train informe ou fait prévenir d'urgence le dépôt le plus proche ainsi que les trains qui se trouveraient sur la ligne. Cette information est communiquée par la voie la plus rapide (téléphone, porteur ou cycliste) et renseigne aussi complètement que possible le genre d'accident, l'endroit exact, les véhicules dérailés, les dégâts à la voie, les mesures prises, la nécessité d'un envoi de secours après avoir consulté le conducteur, etc.

3° La direction d'exploitation ou le chef de mouvement ou de dépôt, après être entré éventuellement en relation avec le chef du train avarié et les chefs d'exploitation voisins, prend l'initiative de toute modification dans la circulation des trains et de toute mesure pour secourir le train en détresse ou réorganiser le service.

4° En attendant, le machiniste ou le wattman se charge, avec beaucoup de précautions, des opérations nécessaires au dépannage de son train (remise sur rail, réparation du matériel ou de la voie) ; il évite tout accident au personnel, toute détérioration inutile au matériel et tout danger de rupture d'attelage ou de circulation intempestive d'une partie du train. En cas de chute de fils ou de poteaux, les agents auront soin de faire écarter le public et de veiller à ce que d'autres véhicules n'entrent pas en contact avec les fils tombés.

5° Le véhicule moteur ou le train de secours doit être considéré comme un « train spécial » pour lequel les règles du changement de croisement doivent être observées.

ARTICLE 13. — ACCIDENTS.

EN CAS D'ACCIDENTS aux tiers ou d'accidents survenus aux personnes ayant pris place dans les trains, il y a lieu de prendre les mesures suivantes :

1° Le train doit être immédiatement arrêté (sur la distance minimum, stipule le règlement de police), immobilisé à l'endroit où il a été arrêté et aussitôt couvert par les signaux réglementaires.

2° Si l'accident est peu grave, c'est-à-dire ne comporte ni blessés graves ni dégâts importants, le chef de train s'enquiert avec célérité des renseignements indispensables à son rapport et remet le train en marche. En cas d'accident grave, les mêmes mesures qu'en cas de détresse doivent être prises.

3° S'il y a des blessés, les agents sont tenus de leur porter secours aussitôt ; au cas où les blessures semblent graves, un médecin est requis et le transport à l'hôpital est orga-

nisé par les moyens les plus adéquats; tandis que le chef du dépôt ou la direction se chargera, s'il y a lieu, d'alerter la gendarmerie et le parquet.

4° **Le chef-train doit s'enquérir** des noms et adresses des témoins de l'accident et transmettre au plus tôt à la direction un rapport circonstancié de l'accident, suivant modèle en sa possession.

5° **Après enquête** éventuelle des autorités judiciaires, le personnel insiste auprès de celles-ci afin de pouvoir remettre le train en marche au plus tôt.

6° **Le personnel s'abstient** de toute appréciation sur la gravité ou la responsabilité de l'accident et tout commentaire lui est interdit.

7° **En cas de rupture d'attelage**, le conducteur ne doit pas arrêter brusquement, mais seulement réduire la vitesse avec précaution pour éviter un tamponnement par la partie détachée; arrêter le plus promptement possible les voitures détachées et ensuite progressivement la motrice.

ARTICLE 14. CROISEMENT ET SIGNALISATION.

a) **AUX POINTS DE CROISEMENT**, les trains s'avancent directement, sans rebroussement, sur les voies qu'ils doivent occuper. Le conducteur ralentit et s'assure de la bonne position de l'aiguille avant de la franchir; il s'abstient toujours d'effectuer un croisement avec un autre train à hauteur d'aiguillage pris en pointe. La priorité de passage sera fixée, le cas échéant, par un ordre de service spécial.

Si le croisement nécessite une manœuvre occasionnant une perte de temps pour l'un des trains, c'est celui dont l'horaire est le plus large qui effectue cette manœuvre sous les ordres du chef de train.

Le personnel du train arrivant le premier au croisement met tout en œuvre pour faciliter l'entrée en gare du train non encore arrivé. Le chef de train prend toutes dispositions utiles pour écarter tout danger dans la manœuvre de croisement; les chefs de train se conforment aux instructions de l'article 10 - 3° ci-avant.

b) **SUR LES SECTIONS A SIMPLE VOIE PROTEGEES PAR LA SIGNALISATION**, les prescriptions suivantes seront appliquées rigoureusement :

1. — SIGNALISATION AUTOMATIQUE.

A. — PRINCIPES.

1° **L'arrêt** dans un croisement est effectué avant le feu avancé et de manière à ne jamais atteindre ou dépasser le contact d'entrée.

2° **Avant de passer** sous le contact d'entrée et d'engager le train sur une section à simple voie, le wattman s'assure que tous les feux sont éteints et qu'il n'y a pas d'interruption de courant (allumer les feux de direction).

Par le passage du train sous le contact d'entrée — ou par la commande manuelle (allumage) — le feu principal doit s'allumer vert.

3° **Le long du parcours**, le personnel doit voir également tous les feux répéteurs verts.

4° **En quittant la section**, par le passage sous le contact de sortie — ou par la commande manuelle (extinction) — le wattman vérifie l'extinction du feu blanc de contrôle.

5° **Le stationnement** avec prise de courant sous un contact aérien d'entrée ou de sortie est strictement défendu.

B. — PRECAUTIONS A L'ENTREE D'UNE SIMPLE VOIE.

Lorsqu'un train se présente à l'entrée d'une section à simple voie :

1° Si le feu rouge « avancé » est allumé et si les autres feux sont allumés verts, la section est occupée par un autre train le précédant dans le même sens ; dans ce cas le train s'arrête, comme il est de règle devant un feu rouge. Ce n'est que sur ordre spécial et sous le contrôle d'un agent responsable que deux ou plusieurs trains pourront se suivre sur une section à simple voie.

2° Lorsqu'un train attend devant une section occupée par un train qui le précède, il ne peut s'engager sous le contact d'entrée que 10 secondes au moins après l'extinction des feux signalant section libre.

3° Si les feux sont rouges (feux d'entrée et répéteurs), c'est que la section est occupée par un train venant en sens inverse ; en ce cas le train attend le croisement.

4° Lorsque les feux ne s'allument pas automatiquement (verts) et qu'il n'y a pas de commande manuelle, le train peut être refoulé sur la même voie pour repasser sous le même contact d'entrée ; mais il est strictement interdit de manœuvrer sous les autres contacts.

C. — PRECAUTIONS A LA SORTIE D'UNE SIMPLE VOIE.

1° Lorsque sortant d'une section à simple voie, le personnel a constaté l'extinction des feux, il doit immédiatement s'assurer que son train a libéré complètement la section, de façon à éviter le tamponnement par un autre train qui se serait engagé régulièrement dans cette même section.

2° Si le feu de contrôle blanc ne s'éteint pas, le wattman s'arrête devant ce feu et demande immédiatement l'intervention du chef de train qui exécute la manœuvre d'extinction à main sous le contrôle du wattman.

S'il n'existe pas de commande manuelle, la manœuvre suivante peut être autorisée : le train est refoulé immédiatement sur la même voie, en abaissant le pantographe sous le contact qui n'a pas provoqué l'extinction ; le train rentre de nouveau dans le garage, au pas d'homme pour passer une seconde fois sous ce contact.

3° Si, exceptionnellement et sur ordre spécial, deux trains ont dû franchir ensemble une même section, seul le dernier train pourra actionner le contact de sortie et le passage des trains s'effectuera sous le contrôle et la responsabilité d'un agent spécialement désigné à cet effet.

D. — FONCTIONNEMENT DEFECTUEUX OU MISE HORS SERVICE.

1° Le train doit être piloté après avoir attendu le temps nécessaire à la sortie d'un train qui serait engagé et aussi après avoir manœuvré l'interrupteur de mise hors service de la signalisation (apparition du disque rouge).

Le train sera précédé d'un agent, à une distance suffisante, pour donner le signal d'arrêt au train rencontré et couvrir ainsi son propre train immédiatement.

En alignement, par bonne visibilité à plus de 300 mètres, le train pourra être conduit prudemment en usant des signaux-avertisseurs, mais en faisant arrêt à 200 mètres des courbes ou dos d'ânes pour permettre au receveur de précéder le train et de piloter comme ordonné ci-dessus. Lorsque deux trains sont engagés, c'est celui qui se trouve le plus près du garage qui doit refouler. A la sortie de la section, l'interrupteur spécial permettra de compléter la mise hors service de la signalisation (disque rouge).

2° Le personnel doit prévenir :

tous les trains rencontrés ;

spécialement le premier de ces trains d'avertir également tous ceux qu'il va croiser en sens inverse ;

le contrôleur de service ou le chef de dépôt, par la voie la plus rapide ;

les conducteurs et receveurs remplaçants.

3° Le chef désigné à cet effet pourra seul régler le passage, fixer les croisements, mettre en service un bâton-pilote et retirer celui-ci; il prévendra tous les trains intéressés de la reprise du service normal.

II. — SIGNALISATION A MAIN.

1° Avant d'engager le train dans une section à voie simple, le chef-train doit s'assurer que les feux sont éteints; il les allume, constate qu'ils sont allumés et, à la sortie de la dite section, les éteint.

Les manœuvres d'allumage et d'extinction des feux sont contrôlées par le conducteur.

Aucun autre agent ne peut, sans ordre spécial, manœuvrer les signaux. Seul le chef-train ou l'agent désigné pour le remplacer, qui a allumé les feux à l'entrée d'une section à simple voie, peut les éteindre à la sortie.

2° Si, exceptionnellement et sur ordre spécial, deux ou plusieurs trains doivent franchir ensemble une section protégée, c'est l'agent responsable du dernier train qui doit faire fonctionner le signal à l'entrée et à la sortie de la section à simple voie.

° En cas de fonctionnement défectueux, les précautions sub D, signalisation automatique, seront rigoureusement observées.

c) DOUBLE CIRCULATION.

1° Dans le cas où la double circulation des trains dans le même sens ne peut être évitée, il sera prescrit de conserver entre les deux trains une distance (ou un intervalle de temps) minimum, suivant la vitesse de circulation, la visibilité, les circonstances locales ou atmosphériques. Sur les rampes très prononcées, la circulation simultanée de deux trains est interdite; un ordre de service déterminera ces rampes.

2° De façon générale, le conducteur d'un train ne peut jamais suivre un autre train à une distance inférieure à deux fois la distance nécessaire pour s'arrêter en freinant.

Même à vitesse réduite, avant un aiguillage électrique, il est interdit à deux voitures de se suivre à moins de 30 mètres, afin d'éviter tout risque de fausse manœuvre.

3° Quand un train doit en pousser un autre, il y a lieu d'accrocher les deux trains; le conducteur à l'avant (voiture avariée, avec prise de courant abaissée) s'occupe du freinage si possible et règle la marche du train par signaux sur lesquels se base le conducteur du second train pour régler la vitesse, ralentir et arrêter.

d) DOUBLE TRACTION.

Dans les cas de double traction autorisée par le règlement de police, art. 11, le conducteur de tête est responsable de la conduite du train et, en ordre principal, de la mise en marche et de l'arrêt; c'est à lui que s'adresse le signal de départ. Le conducteur de la 2^{me} machine doit prêter attention aux signaux donnés par le machiniste de tête et y obéir promptement; il doit modérer l'action de sa machine notamment vers le sommet des rampes, à l'approche des gares, lors de la circulation dans les courbes à faible rayon.

La locomotive d'allège doit toujours être attelée au train.

ARTICLE 15. — MANŒUVRES.

a) **LES MANŒUVRES DANS LES GARES** se commandent par les signaux réglementaires (voir article 6) et le conducteur ne peut faire aucune manœuvre sans avoir reçu l'ordre nécessaire.

L'agent dirigeant indique d'abord sommairement au conducteur quelles sont les opérations à effectuer; il doit s'assurer que les aiguilles sont en bonne position, que les taquets sont ouverts et que les voies sont libres.

Sur la voie principale, aucune manœuvre ne peut être effectuée sans que le train soit couvert sur les sections de la voie principale à emprunter.

b) IL EST INTERDIT :

1° d'aborder par le talon une aiguille à contrepoids qui n'assure pas la continuité de la voie engagée;

2° de changer la position d'une aiguille sur laquelle un véhicule quelconque est engagé;

3° de manœuvrer lorsque les aiguilles ne sont pas complètement dégagées;

4° d'effectuer un croisement de deux trains à hauteur d'une liaison prise en pointe;

5° de faire refouler un train engagé sur plusieurs aiguilles avant de s'être assuré que toutes les aiguilles sont convenablement disposées;

6° de faire manœuvrer un appareil de la voie par un agent d'un train en mouvement sans que l'allure de celui-ci permette à cet agent de descendre et de remonter aisément.

c) Si l'on manœuvre sur une voie où des wagons sont en chargement ou en déchargement, on fait descendre des wa-

gous les ouvriers occupés à ces opérations pour qu'ils se gardent et qu'ils éloignent éventuellement le charroi.

d) Dans les manœuvres par gravité, un nombre suffisant de freins de la rame descendante doivent être manœuvrés afin d'avoir la certitude de pouvoir arrêter la rame.

e) Tout lancement de wagon est interdit et tout accrochage et décrochage de wagons ne peut s'effectuer que lorsque ces véhicules sont immobiles.

f) Lorsqu'une manœuvre est de longue durée, il est recommandé de garer le train sur une voie accessoire et de disposer les aiguillages de façon à établir la continuité de la voie principale.

g) De toute façon, toutes les précautions sont prises — surtout aux gares situées au sommet des côtes — pour que des parties de train ne se mettent pas en marche intempestivement, en dehors du contrôle des agents desservant le train.

h) Avant de quitter une gare où le train a manœuvré, le chef de train doit s'assurer que les freins des voitures ou wagons garés sont serrés et que les taquets d'arrêt et les appareils à contrepoids sont cadénassés; il s'assure également du desserrage des freins de son train.

i) Les trains de marchandises en manœuvre doivent se garer au moins dix minutes avant l'heure de passage des trains de voyageurs.

ARTICLE 16. VITESSE DES TRAINS.

a) LA VITESSE D'UN TRAIN doit être contenue à chaque instant, de façon à éviter tout accident.

Comme des obstacles imprévus peuvent se présenter, le règlement de police impose au conducteur de régler la vitesse en toute circonstance, de façon à pouvoir arrêter son train sur une distance déterminée.

Dans la traversée des agglomérations bâties, cette distance est de 30 mètres quand la voie est posée dans la voie et de 50 mètres quand elle est sur isège spécial; en dehors des agglomérations bâties, cette distance est de 120 mètres.

Il est donc indispensable que le conducteur se rende compte à chaque instant de la puissance de ses freins et de la vitesse qu'il donne à son train pour pouvoir toujours régler celle-ci suivant les circonstances, l'état du rail, l'importance de la pente de la voie, le rayon de la courbe, le poids du train, la visibilité, etc.

b) LE CONDUCTEUR DOIT RALENTIR :

1° **Avant le passage dans les courbes** et surtout avant celles de faible rayon ; en les franchissant trop vite, il risque de dérailler et d'user fortement la voie ainsi que les bourrelets des bandages ; s'il devait freiner trop brusquement pendant le passage à trop grande vitesse dans une courbe de faible rayon, il ferait dérailler presque certainement le train de roues arrière, ce qui entraînerait chaque fois un très grave accident.

2° **Au passage des appareils de voie**, spécialement lorsqu'il prend un aiguillage par la pointe ; il ne peut le franchir qu'après s'être assuré de sa bonne position et alors qu'un autre train ne se trouve pas à sa hauteur ; il passe à 5 kilomètres à l'heure sous la commande d'un aiguillage électrique ou d'une signalisation automatique.

3° **Aux passages à niveau, à chaque traversée de voie ou de route**, ainsi que chaque fois que le train devra changer de direction.

4° **Dans les descentes**, de façon à conserver une allure qui lui permette, en toute circonstance, d'arrêter dans les limites rappelées ci-dessus.

5° **Aux endroits où le rail est gras ou lorsque la visibilité est mauvaise ou insuffisante.**

6° Lorsque le dégel provoque des **défoncements de la voie** ou lorsque la chaleur déforme les rails.

7° **Aux traversées des grandes flaques d'eau** qui recouvrent parfois la voie, après les orages ou le dégel, afin notamment d'éviter de projeter de l'eau et de la boue dans les moteurs.

8° Lorsque l'état de la voie ou l'état du matériel ne lui permet pas de maintenir la vitesse prévue à l'horaire.

9° **Lorsqu'il suit un autre train**, de façon à maintenir une distance égale à deux fois celle qui est nécessaire pour s'arrêter en freinant.

c) LE CONDUCTEUR DOIT REDUIRE LA VITESSE :

1° lorsque exceptionnellement les freins de la voiture ne sont pas assez puissants ou lorsque le fonctionnement des sablières est défectueux ;

2° lorsque la visibilité devient mauvaise, à cause de l'obscurité, du brouillard ou des courbes de la voie.

d) POUR S'ARRETER :

le conducteur doit se souvenir qu'il faut **une plus grande distance :**

1°) dans une descente qu'en terrain plat ou dans une montée ;

2°) avec des voitures de remorque que sans voiture de remorque ;

3°) lorsque le rail est glissant que lorsqu'il est sec ;

4°) lorsque les roues patinent, que lorsqu'elles tournent, et qu'il ne faut donc jamais freiner trop brutalement, même en cas d'urgence.

Le conducteur ne peut ignorer qu'il faut une distance « quatre fois » plus grande pour s'arrêter quand il roule « deux fois » plus vite ; il se souviendra que la distance nécessaire pour arrêter est toujours plus petite lorsque le rail est sablé que lorsqu'il ne l'est pas. C'est pourquoi il faut toujours sabler le rail pour un freinage d'urgence même lorsque le rail est sec.

ARTICLE 17. — FREINAGE.

I. — **LES FREINS** servent à provoquer l'arrêt des voitures ou leur **ralentissement** soit en appliquant des sabots en fonte sur les bandages en acier des roues (freins à main, à huile ou à air), soit en agissant sur le moteur (frein électrique, par contre-vapeur et par le moteur des autorails).

a) **Si la force** avec laquelle le bloc de frein est appliqué sur le bandage **devient trop grande** par rapport à celle qui fait tourner la roue, celle-ci se cale, bien que la voiture continue à avancer et l'on dit que la voiture « patine ». Dès que le calage se produit, l'effort retardateur diminue ; il faut donc, pour éviter le calage, **grader la pression**.

b) **On constate que les roues calées** glissent beaucoup plus facilement sur un rail mouillé que sur un rail sec et, par conséquent, que l'arrêt ne se fait que sur une plus grande distance ; le rail est surtout glissant par temps de brouillard, au début d'une pluie fine ou quand il est couvert par de la boue ou des feuilles mortes. On constate aussi que les roues calées glissent beaucoup plus facilement **aux grandes vitesses**.

c) **Si le rail est glissant**, on peut empêcher les roues de patiner en projetant du sable sur le rail au moyen des « **sablières** ». Il faut toujours, avant et pendant le freinage, **sabler les rails**, même quand ils sont secs, lorsqu'on veut arrêter sur la plus petite distance possible.

d) **Si le patinage se produit**, il faut immédiatement desserrer le frein, sabler et resserrer.

e) **Un bon conducteur** « sent » le ralentissement de son train lorsque « progressivement » il a obtenu un serrage suffisant : il ne serre ni trop fort, ni trop brusquement.

II. — **LA CLASSIFICATION DES FREINS**, au point de vue mécanique, comprend trois sortes de dispositifs :

1°) **les freins qui transmettent directement l'effort du conducteur au sabot de frein à l'aide d'une timonerie**, la commande étant à la main ou au pied, paragraphes A et B ci-après.

2°) **les freins qui agissent par l'intermédiaire d'une vanne ou d'un circuit électrique sur le dispositif du frein**; celui-ci utilise la vapeur, l'huile ou l'air comprimé pour développer l'effort de freinage sur les sabots, au moyen d'un cylindre de frein, paragraphes C, D, E.

Ce mode de freinage est plus rapide d'application que le précédent; l'effort pour sa commande est insignifiant et sa durée d'application dépend surtout des réflexes du conducteur.

3°) **Les freins qui utilisent le moteur pour réaliser le freinage du véhicule**, paragraphes F, G et H.

Ce dispositif est généralement employé en cas d'urgence, notamment sur les motrices électriques de construction ancienne, sur les locomotives et sur les autorails.

Toutefois, sur les motrices électriques modernes dont les organes ont été spécialement calculés à cet effet, le freinage électrique par les moteurs peut devenir le frein courant de service.

III. — DESCRIPTION ET EMPLOI DES FREINS.

A. — FREIN A MAIN.

a) **Tous les véhicules disposent d'un frein à main** : à crémaillère, à vis ou par raccagnac.

Dans le frein à vis sans fin, la vis étant irréversible, le mouvement de la manivelle doit être continu, tandis que la commande par raccagnac permet un mouvement alternatif de la manivelle.

L'emploi du frein à main est prescrit à la sortie du dépôt et au moins une fois par voyage pour obtenir l'arrêt. Il constitue le frein de service sur les locomotives, les wagons et les voitures de remorque non munies du frein continu; sur les autres véhicules, il est le plus souvent utilisé comme frein de réserve ou de secours.

b) CONDUITE DU FREIN PAR RACCAGNAC.

1°) **En serrant le frein**, le conducteur doit poser le pied contre le cliquet pour caler la roue dentée et maintenir ainsi le serrage continu.

2°) **Au moment d'obtenir l'arrêt**, il a soin d'opérer un léger desserrage, puis, après l'arrêt, de serrer à fond.

Eventuellement, lorsque l'effort à exercer devient trop fort, il ramène la manivelle en arrière au moyen du raccagnac et serre le frein par des mouvements de poussée alternative.

3°) Pour un freinage d'urgence, il s'arc-boute et fait des tractions successives, avec tout son poids, sur la manivelle.

Sur rail gras et, en cas d'urgence sur rail sec, il manœuvre la sablière.

4°) Pour desserrer le frein, le conducteur décale le cliquet d'un petit coup brusque de manivelle, en ayant soin de la maintenir avec force et en la détournant à la main.

Un arrêt brusque doit être évité — sauf en cas d'accident — parce qu'il est aussi désagréable aux voyageurs qu'un démarrage brusque. Pour l'éviter, le mouvement de serrage du frein doit commencer assez tôt pour que l'allure du train soit déjà ralentie avant d'arriver au point d'arrêt.

B. — FREIN AU PIED.

Avec tambour et segments en ferodo, le frein au pied est identique au frein des véhicules automobiles.

Il constitue le frein de service sur certains types d'automotrices.

C. — FREIN A HUILE PIEPER.

a) Un réservoir contient de l'huile sous pression qui, après les phases de freinage, est refoulée par une pompe montée en bout d'essieu. Cette huile sous pression se porte au cylindre de frein en passant par une soupape de freinage commandée électriquement par la manette du controller et alimentée par une batterie; la pression de l'huile déplace le piston du cylindre de frein qui, par la timonerie, transmet l'effort aux sabots.

Après l'opération de freinage, une soupape de desserrage actionnée aussi électriquement, permet à l'huile de passer au réservoir de vidange, d'où la pompe la refoule dans le réservoir de pression.

b) CONDUITE DU FREIN.

Le courant de la batterie est établi ou coupé lorsque le conducteur déplace la manette du controller sur les positions D, O ou S, V, E; il s'abstiendra donc de laisser sans nécessité la manette sur les positions de consommation de courant.

Lorsque le frein est desserré et que la voiture roule, le conducteur maintient la manette du controller de frein sur la position O.

1°) Pour opérer un freinage de service, le conducteur fait mouvoir la manette du controller de frein de la position O vers S et ceci par petits coups, de façon à graduer le freinage suivant les nécessités.

Pendant tout le temps que la soupape de freinage est ouverte, l'huile sous pression refoule le piston et serre de plus en plus le frein.

Sur les voitures électriques, l'action du piston sur les sabots est mesurée au moyen d'un manomètre placé sous les yeux du conducteur; un second manomètre indique la pression de l'huile dans le réservoir principal de pression.

2°) Pour freiner légèrement, il ne faut introduire que très peu d'huile dans le cylindre de frein et ne mettre la manette de frein sur S que pendant un temps très court; chaque nouvelle manœuvre rapide de la manette amènera une nouvelle quantité d'huile dans le cylindre et augmentera le freinage.

Si, au contraire, la manette est laissée sur la position de freinage, la soupape restera ouverte et le frein se resserrera rapidement au maximum.

3°) Pour desserrer le frein, le conducteur met la manette sur la position D et la ramène sur O dès que le manomètre de plateforme indique une pression très faible.

Il ouvre ainsi la soupape entre le réservoir de vidange et le cylindre de frein en fermant la soupape entre ce dernier et le réservoir principal: l'huile du cylindre de frein s'écoule et les ressorts de rappel ramènent le piston au fond du cylindre en desserrant le frein.

4°) Pour un arrêt de service, il est recommandé de desserrer légèrement le frein, juste avant l'arrêt, pour éviter les chocs. Pendant l'arrêt, le wattman doit laisser son frein serré jusqu'au moment du départ; la voiture étant arrêtée, ne jamais faire des serrages ou des desserrages successifs.

5°) Pour opérer un freinage d'urgence, le wattman manœuvre la manette de O à U (urgent); il serre ainsi le frein Pieper à fond et sable en même temps, même par temps sec. Si le frein se cale et que la voiture patine, il faut immédiatement desserrer le frein Pieper, sabler et resserrer.

6°) Pour un stationnement prolongé, le conducteur place la manette sur la position E (enlèvement) et serre à fond le frein à main. Sur les autorails, il se recommande de freiner à main après avoir desserré le frein Pieper; on isole ensuite ce dernier et on place la manette sur la position E.

c) MESURES SPECIALES.

1° A la sortie du dépôt, le conducteur ouvre éventuellement le robinet qui empêche l'huile de passer du réservoir principal vers les soupapes de freinage; la pression du réservoir principal doit être de 6 à 12 k., suivant le type des voitures, et le vide, au réservoir de vidange, d'environ 40; sinon, le conducteur avancera de quelques mètres avec la manette sur O et en se servant du frein à main.

2° **A la rentrée** dans les dépôts, le conducteur se sert du frein à main ; la voiture garée, il ferme le robinet d'isolement et met la manette sur E pour la retirer.

3° **Avant d'accoupler une voiture de remorque**, c'est-à-dire d'enfoncer les fiches de connexion entre voiture motrice et voiture de remorque, s'assurer que le courant venant de la motrice est coupé ; pour cela, abaisser la « prise de courant » et mettre la manette de frein sur E.

En ne respectant pas cette prescription, on s'expose à provoquer des coups de feu qui peuvent brûler gravement l'ouvrier ou le perceuteur qui place le câble de connexion entre les deux voitures. De même, avant de « décrocher » une voiture de remorque, il est prudent d'abaisser la prise de courant avant d'enlever la connexion.

D. — FREIN A AIR WESTINGHOUSE.

Le frein Westinghouse utilise l'air sous pression comme source de l'effort de freinage.

Un compresseur refoule de l'air sous pression dans un réservoir dénommé réservoir principal.

De ce réservoir, l'air est amené au cylindre de frein en passant par des valves actionnées par le robinet du mécanicien.

On distingue trois sortes de frein à air comprimé :

1° Le frein direct.

En ouvrant le robinet du mécanicien, le réservoir principal est mis en communication avec les cylindres de frein des motrices et des véhicules remorqués, par une conduite générale qui dessert tout le train.

Sous la pression de l'air comprimé, le piston de chaque cylindre de frein actionne la timonerie et transmet l'effort nécessaire pour appliquer les sabots contre les roues.

Pour desserrer les freins, l'air sous pression est libéré dans l'atmosphère par le robinet du mécanicien et les pistons des cylindres de frein, sous l'action d'un ressort, ramènent les sabots à leur position de desserrage.

2° Le frein automatique ordinaire.

L'équipement de chaque voiture motrice et de chaque voiture de remorque, comporte un cylindre de frein, comme dans le frein direct, et en outre un réservoir auxiliaire d'air comprimé ; entre ce réservoir et le cylindre de frein, est intercalée une triple valve. Celle-ci est actionnée par l'air comprimé lancé dans la conduite générale du train au moyen du robinet du mécanicien ; cet air sous pression maintient la triple valve en position de desserrage et alimente le réservoir auxiliaire de chaque véhicule en air comprimé.

En laissant échapper, à l'aide du robinet du mécanicien, l'air comprimé contenu dans la conduite générale, la triple

valve est actionnée de manière à mettre le réservoir auxiliaire en communication avec le cylindre de frein, provoquant ainsi le serrage.

Les freins sont desserrés en admettant à nouveau l'air comprimé dans la conduite générale du train.

La rupture d'un attelage, qui entraîne la rupture de la conduite générale et l'évacuation à l'air extérieur de l'air comprimé dans cette conduite, provoque automatiquement le serrage des freins.

3° Le frein Westinghouse W. S.

a) **L'ACTION DE CE FREIN** est directe, comme dans le frein à air direct (voir 1° ci-dessus), mais elle est plus rapide et peut être modérée. L'air comprimé qui doit actionner le piston des cylindres de frein du train vient directement du réservoir principal en passant par une vanne de réglage dénommée « valve relais » ; celle-ci est actionnée et réglée par une injection d'air comprimé lancé dans la vanne au moyen du robinet du mécanicien W. S. Plus on ouvre le robinet, plus la pression augmente et inversement.

L'automatisme est éventuellement obtenu au moyen d'une seconde conduite qui fonctionne comme au 2° ci-avant, par l'intermédiaire de réservoirs auxiliaires et de triples valves, lorsque la chute de pression est provoquée par la rupture de la conduite ou par l'ouverture d'un robinet de sécurité.

b) **LE ROBINET DU MECANICIEN, TYPE W. S.**, comporte un secteur de modération très étendu et tel que la pression obtenue dans la conduite d'utilisation est rigoureusement proportionnelle à l'angle que fait la poignée avec la position de « desserrage » ou de « serrage de service ».

Le déplacement de la poignée au delà de cette zone provoque une pleine admission d'air dans la conduite d'utilisation et correspond au « serrage d'urgence » ; un déplacement minimal de la poignée suffit à provoquer cette pleine admission ou le retour dans la zone modérable.

Une légère résistance dans la manœuvre prévient le conducteur qu'il passe du secteur « serrage de service » dans le secteur « serrage d'urgence ».

L'enlèvement de la poignée, pour les manœuvres de changement de poste de commande, se fait dans la zone « serrage d'urgence », ce qui garantit l'immobilisation du véhicule pendant cette manœuvre.

Sur certaines voitures, le robinet W.S. comporte également une **valve de sablage** qui peut être actionnée dans toutes les positions de la poignée en appuyant sur le levier placé sur cette poignée. La valve de sablage est alors actionnée auto-

matiquement en position d'urgence, de manière à mettre en œuvre tous les moyens d'arrêt dont dispose le conducteur.

c) MANŒURE DU FREIN.

1° Lorsque le frein est desserré et que la voiture roule, le conducteur maintient la manette du robinet W.S. à l'extrême gauche du secteur de manœuvre.

Pour opérer un freinage de service, le conducteur déplace la manette du robinet vers la droite pour obtenir le ralentissement nécessaire ; au fur et à mesure que celui-ci se produit, il revient progressivement vers la position de desserrage.

2° Pour un arrêt de service, lorsque l'arrêt est presque obtenu, il est recommandé de manœuvrer la manette jusqu'au desserrage complet, afin d'éviter les chocs ; ensuite un léger déplacement vers la droite suffit pour maintenir l'arrêt.

3° Pour opérer un freinage d'urgence, le conducteur déplace la manette à fond vers sa droite, en sablant.

4° Pour un stationnement prolongé, le conducteur place la manette sur la position d'enlèvement et serre à fond le frein à main.

5° Pour économiser l'air du compresseur, le conducteur évite d'actionner inutilement le robinet W.S. par serrages et desserrages successifs et répétés ; il s'abstient de prendre trop d'air et de caler ses freins aux arrêts.

E. — FREIN A VAPEUR.

L'utilisation de la vapeur est identique à celle de l'air comprimé, décrite ci-avant au paragraphe consacré au frein direct. Une vanne et une conduite permettent de lancer, dans les cylindres de frein, un courant de vapeur prélevé à la chaudière. En cessant d'envoyer de la vapeur et en la laissant échapper au dehors, on supprime la pression : le piston rapelé par un ressort desserre les sabots.

F. — FREIN ELECTRIQUE.

a) LORSQUE LA VOITURE EST LANCEE, que les roues tournent et que le courant des moteurs est coupé, les moteurs continuent à tourner parce qu'ils sont entraînés par les engrenages qui les relient aux roues. Si, au moyen du controller, le conducteur relie alors les résistances de démarrage avec les moteurs, ceux-ci, à la façon d'une dynamo, produisent du courant qui est transformé en chaleur dans les résistances ; pour produire ce courant, les génératrices absorbent de l'énergie aux dépens de la vitesse de la voiture, qui est ainsi freinée.

Or, les génératrices (dynamos) produisent d'autant plus de courant qu'elles tournent plus vite et que les résistances en circuit sont plus faibles.

En conséquence, par le frein électrique, le freinage sera plus fort aux grandes vitesses et lorsque les résistances seront plus faibles, c'est-à-dire aux dernières positions du contrôleur sur le pédalement électrique; d'autre part, le freinage sera à peu près nul lorsque la voiture sera presque arrêtée, ce qui explique :

1° l'impossibilité d'obtenir l'arrêt complet d'une voiture avec le frein électrique seul et

2° l'inefficacité du freinage électrique lorsque les roues se calent et patinent.

Comme frein de service, le frein électrique ne peut être utilisé que si les moteurs, les résistances et les contrôleurs sont suffisamment puissants, c'est-à-dire s'ils ont été calculés et construits à cet effet.

Un ordre de service spécial désignera les motrices qui peuvent être freinées normalement au frein électrique.

b) CONDUITE DU FREIN.

1° Pour obtenir un freinage de service, ramener la manivelle au point mort, puis sur les positions successives du frein électrique : à chaque position successive du contrôleur correspondra une résistance plus faible, donc un courant et un freinage plus forts.

Eviter d'amener brusquement la manivelle à la dernière position, car le courant deviendrait trop fort et pourrait provoquer des coups de feu au moteur ou dans le contrôleur.

2° Pour obtenir un freinage d'urgence, la manœuvre s'opère de même, mais plus rapidement, sans toutefois prendre tous les crans d'un seul coup et sans aller à fond si ce n'est pas nécessaire; sabler avec abondance.

Quand l'action du frein électrique commence à décroître, c'est-à-dire lorsque la voiture est presque arrêtée, on serre le frein à main pour obtenir l'arrêt complet; avant l'obtention de celui-ci, éviter de ramener la manivelle du contrôleur au 0.

c) FREINS DE SECOURS.

1° Frein électrique en « marche arrière ». En cas d'avarie des freins à sabots, il serait impossible d'arriver à l'arrêt complet de la voiture en se servant du frein électrique en « marche avant ». En cas de nécessité, on pourrait mettre la manette de sens de marche sur « marche arrière » et faire ensuite agir le frein électrique, pour arrêter la voiture. On obtiendra avec les voitures modernes un freinage électrique en « marche arrière » beaucoup plus énergique et brutal, qui ne doit être utilisé qu'aux faibles vitesses.

2° Frein électrique par contre-courant. Pour freiner par contre-courant, on effectue, pendant que la voiture est en marche avant, les manœuvres pour la « marche vers l'arrière ».

Le conducteur ramène la grande manivelle à l'arrêt, met la manette en arrière (sens opposé à la marche) et ramène **graduellement** la grande manivelle sur les premières positions de démarrage. Il est indispensable que cette dernière manœuvre s'effectue progressivement sinon le disjoncteur de la voiture peut sauter et supprimer ainsi tout freinage.

N. B. — Ces deux derniers modes de freinage électrique, en « marche arrière » et par « contre-courant », ne peuvent être utilisés que lorsque tous les autres freins n'auraient pu fonctionner et pour éviter un accident.

G. — —FREIN PAR CONTRE-VAPEUR.

Pour freiner par contre-vapeur, le machiniste réalise les manœuvres exigées par la marche arrière à pleine admission.

Ce mode de freinage est très puissant et d'autant plus brutal que la vitesse est faible. C'est pourquoi, il ne peut être utilisé qu'en cas d'absolue nécessité pour éviter un accident.

H. — FREIN PAR LE MOTEUR DES AUTOMOTRICES.

Le moteur d'automotrice est un excellent modérateur de vitesse ; il suffit de diminuer l'ouverture du carburateur, dans les moteurs à essence, pour obtenir un freinage appréciable ; dans les moteurs Diesel, l'injection est diminuée automatiquement dès que la vitesse limite est dépassée.

Dans les descentes, il est donc indispensable de maintenir le moteur accouplé.

En cas de nécessité, l'effet du moteur sera augmenté en utilisant la troisième et même la deuxième vitesse. Dans les moteurs à essence, le contact peut être coupé.

Mais ces manœuvres peuvent provoquer la rupture des organes de transmission et ce n'est qu'en cas de nécessité absolue, pour éviter un accident, qu'elles seront utilisées.

IV. — ECONOMIE DE COURANT ET D'ENTRETIEN.

a) Pendant le ralentissement de la voiture, la force vive de celle-ci est transformée en chaleur : en appliquant les blocs de frein sur les bandages, la chaleur les chauffe et les use ; en utilisant le frein électrique, la chaleur chauffe les moteurs et les résistances. Et sur les voitures non équipées de frein « à récupération », cette chaleur produite est perdue.

b) C'est pourquoi un bon wattman, qui économise le courant tout en obtenant une marche douce et agréable pour le public, coupe le courant à une distance suffisante de l'arrêt et évite de faire ses arrêts trop brusquement ; aucun frein

ne peut être serré avant que la grande manivelle soit ramenée au point mort.

c) **Par un freinage trop fort** ou trop brusque, les roues risquent de glisser sur les rails et d'être mises hors d'usage par la formation des plats, l'arrêt se produit plus lentement et peut même ne pas se produire du tout si les rails sont gras.

d) **Dans les descentes**, la sécurité exige que le courant soit coupé et que le conducteur n'attende pas pour freiner avec la voiture ait acquis une trop grande vitesse.

ARTICLE 18. — DEPART DU TRAIN.

a) AVANT LE DEPART.

Le conducteur doit visiter son train, vérifier le bon fonctionnement des freins, des sablières, des disques lumineux, des signaux réglementaires, ainsi que la composition de l'outillage.

Le chef de train ou le receveur de la première voiture a l'initiative et la responsabilité des mesures à prendre pour que son train se trouve dans les conditions réglementaires au point de vue des attelages, de la disposition des chargements, de la charge, du freinage, des signaux, de l'état de propreté et d'entretien ainsi que du fonctionnement de l'éclairage. Éventuellement, il place ou enlève les câbles de frein et de lumière, toujours avec la prise de courant abaissée, c'est-à-dire le courant étant coupé.

Le feu rouge prévu à l'arrière des trains devra être placé à la dernière remorque des trains suburbains et à vapeur, de telle façon qu'en cas de mauvaise visibilité, il puisse être reporté à une distance suffisante pour permettre l'arrêt d'un train suivant (voir articles 11 et 12 du Règlement de police).

Le receveur de la voiture à laquelle est accroché ce feu est responsable de l'allumage et doit s'assurer, au départ de chaque terminus, que ce feu brûle.

b) **L'heure officielle** donnée à l'horloge parlante est communiquée dans les dépôts, stations et aubettes gardées.

c) **L'horaire du train** doit être en possession de tout agent qui, éventuellement, le réclame avant de prendre son service et le remet dès que son service est terminé; le chef de train est responsable de son observation.

d) **Tout retard** de plus de cinq minutes doit être justifié par écrit dans le « Rapport de la journée »; un retard doit, autant que possible, être regagné sur la durée des stationnements,

mais non par une augmentation de la vitesse ni par un demi-tour en cours de route.

e) **Le signal de départ** consiste en deux coups de timbre ou de sifflet ; il est donné par le chef de train. Le cas échéant, un coup est transmis de la dernière remorque à la voiture précédente et les deux coups sont communiqués par le chef de train au conducteur.

Avant de donner le signal de départ, chaque receveur doit s'assurer que le mouvement de descente et de montée des voyageurs est terminé sur les voitures dont il a la responsabilité ; chaque receveur est responsable pour les voitures qu'il dessert, le conducteur étant responsable de la plate-forme avant de la motrice.

À un terminus, l'approche de l'heure de départ doit être annoncée par le chef de train une minute à l'avance au moyen de quelques coups de sifflet.

f) **Avant de démarrer**, le conducteur doit avoir entendu les deux coups de timbre du chef de train, s'assurer éventuellement par le miroir rétroviseur que le mouvement de montée et de descente des voyageurs a cessé, que la voie est libre et avoir annoncé son démarrage par deux coups de sonnette ou de sifflet.

g) **Le démarrage** comme l'arrêt doivent être obtenus sans choc.

Quand les rails sont rendus gras ou glissants, soit par chute des feuilles, boue, verglas, etc., le conducteur démarre en faisant usage de la sablière. Si les roues pivotent, il doit recommencer lentement la mise en marche.

ARTICLE 19. — MARCHÉ DU TRAIN.

a) **PENDANT LA MARCHÉ**, le conducteur doit être constamment attentif pour parer à chaque instant, à toute éventualité et par les moyens rapides dont il dispose, éviter de heurter tout obstacle qui brusquement peut se présenter sur la voie ; il surveille les véhicules de toute nature se dirigeant parallèlement à la voie, dans un sens ou dans l'autre, et qui peuvent s'en approcher brusquement.

b) Il **aborde avec prudence** et à allure ralentie les aiguillages, les croisements de ligne, les traversées, les courbes et les contacteurs électriques ; il évite de freiner dans les courbes, de croiser dans les aiguillages pris en pointe ; le train prenant l'aiguille par la pointe doit, au besoin, s'arrêter et attendre que le train qu'il doit croiser soit passé ; dans les liaisons prises en pointe des deux côtés, la priorité de pas-

sage est donnée aux trains qui se dirigent vers le centre le plus important; celui-ci est éventuellement fixé par un ordre de service local.

c) **En pente**, le conducteur s'assure par des essais de freinage qu'il reste maître de son train et qu'il contient sa vitesse conformément aux prescriptions réglementaires; il ralentit particulièrement avant de s'engager dans les courbes.

À la descente d'une pente suivie d'une rampe, le conducteur doit ralentir l'allure de son train et notamment vers le bas de la rampe jusqu'à ce qu'il puisse s'assurer qu'il n'y a pas d'obstacle sur la rampe à gravir.

d) Il doit toujours sonner ou siffler aux débouchés des rues, aux croisements de trains, en s'approchant d'un obstacle ou d'un véhicule et toutes les fois qu'il le juge nécessaire.

e) La manœuvre d'une aiguille est faite par l'agent du dernier véhicule du train qui doit franchir l'aiguille.

f) Tous les trains marchant avant le lever ou après le coucher du soleil ou pendant le brouillard et composé de véhicules non éclairés intérieurement doivent s'arrêter avant de s'engager sur une chaussée importante; le chauffeur (receveur) et le chef-train se rendent vers le milieu de la route, un de chaque côté de la voie, munis d'un feu rouge qu'ils balancent aussi longtemps que le convoi n'a pas traversé la voie publique.

La même précaution peut devoir être prise en plein jour, les signaux étant faits au moyen de drapeaux rouges.

g) Le conducteur doit céder le passage, au besoin en s'arrêtant, aux véhicules d'ambulance et aux véhicules utilisés par la police ou par les pompiers dont l'approche est annoncée par une cloche ou une sonnerie spéciale; il lui est interdit de couper: un corps de troupe en marche, un train de l'armée, un groupe d'écoliers en rang conduits par un moniteur, un cortège funèbre.

ARTICLE 20. — ARRET ET POLICE DU TRAIN.

a) Aux arrêts marqués par des clous ou des pavés blancs, le conducteur doit arrêter sa voiture de façon que le butoir se trouve au-dessus des clous ou de la bande blanche.

b) Lorsqu'un train s'arrête derrière un autre, l'arrêt doit se faire à un mètre du train précédent.

c) Si, pour une cause quelconque, un conducteur doit arrêter en dehors d'un arrêt prévu, il doit veiller à ne pas encombrer l'accès d'une rue aboutissant à la voie.

d) Le conducteur doit répondre avec politesse aux rensei-

gnements qui lui sont demandés pendant l'arrêt de son train ; mais pendant la marche, il ne peut engager aucune conversation ; il en appelle toujours au receveur ou au chef de train.

e) **Le receveur** ou le chef de train est, en effet, responsable de la police de la voiture ou du train qu'il dessert et de l'observation du règlement de police. Si une infraction à ce règlement est constatée, **il doit intervenir avec calme et discrétion.**

En cas d'obstination du voyageur, il doit tâcher d'obtenir l'identité de celui-ci et il ne peut avoir recours à la police qu'en cas d'absolue nécessité.

Tout receveur doit apporter la plus grande politesse dans ses relations avec le public et avoir surtout des égards pour les personnes âgées, infirmes ou accompagnées de petits enfants. Il ne peut engager de conversation avec le wattman ou avec les voyageurs ; il doit toutefois satisfaire aux demandes de renseignements quand son service de recette est assuré.

f) **Durant le service dans l'obscurité**, le receveur doit annoncer à haute voix le nom de tous les arrêts.

En cours de route et lors d'arrêt imprévu, il ne peut s'asseoir.

g) **Le receveur qui a terminé sa perception** se tient debout dans le compartiment à proximité immédiate de la plateforme munie du frein ou, dans le cas de plusieurs voitures à desservir, sur la plateforme de la dernière voiture de remorque ou voiture-fourgon, de façon à pouvoir serrer immédiatement le frein en cas de besoin.

h) **Sur les fortes pentes**, le receveur d'une voiture de remorque non munie du frein continu doit freiner sa voiture : desserrer après chaque arrêt et resserrer lors du départ.

Il doit être prêt à aider le conducteur dans les ralentissements et les arrêts, notamment sur les rampes, pour prévenir tout accident par rupture d'attelage.

i) **Le receveur doit être au courant de la manœuvre des freins** des voitures motrices ; en cas de recul du train sur une rampe ou d'indisposition subite du conducteur, il doit être à même d'arrêter le train ; mais un wattman ne peut jamais laisser conduire son train sans autorisation écrite.

j) **Le receveur doit ouvrir lui-même** les portes, glaces et vaistas lorsque tous les voyageurs sont d'accord et les fermer lorsqu'un seul voyageur en fait la demande. Les portières séparant les deux compartiments doivent toujours être fermées. Les fenêtres seront éventuellement ouvertes aux terminus et dans les dépôts. En été, on peut, en principe, descendre les stores du côté du soleil et ouvrir la fenêtre du côté de l'ombre. Aux extrémités de lignes où on manœuvre, chaque rece-

veur, pour la ou les voitures qu'il dessert, doit fermer les portelles et descendre des deux côtés les barres des voitures ouvertes.

k) Les portières ou barres de sécurité des plateformes occupées par des voyageurs seront fermées du côté de l'entre-voie; du côté où elles doivent être manœuvrées par les voyageurs, pour leur descente ou leur montée, les occupants devront veiller à leur propre sécurité. Un ordre de service réglera les cas particuliers.

ARTICLE 21. LA PERCEPTION.

A. — **SUR LES TRAINS DE VOYAGEURS**, la perception des prix s'effectue contre remise de titres de transport.

a) Ceux-ci sont remis aux agents soit gratuitement contre décharge, soit contre paiement comptant, avec avance initiale par la S.N.C.V. Dans les deux cas, le receveur doit tenir avec soin la « feuille de recettes » sans la surcharger ni la raturer.

En prenant son service et en partant de chaque terminus, il y inscrit, à l'encre ou à l'aniline, le premier numéro de chaque espèce de coupons et de cartes à vendre; le numéro du train ou l'heure réelle du départ, souligné au moyen du crayon de couleur à utiliser au cours du voyage pour l'annulation des coupons et cartes.

Chaque receveur possède un barème des tarifs et un plan de sectionnement ou de kilométrage qui lui permet d'établir les prix des parcours à percevoir pour tous les cas qui peuvent se présenter; il trouvera à l'article 23 le résumé des conditions de transport et la liste des catégories de personnes appelées à bénéficier de la gratuité ou d'une réduction du prix de transport.

b) Les coupons, les cartes et les abonnements doivent toujours être vendus dans l'ordre de la numérotation; ils ne peuvent être détachés de leur souche qu'au moment de leur délivrance aux voyageurs.

c) La plus grande célérité est exigée du receveur dans l'exécution de son service de recette; la perception sur les voitures doit être commencée au terminus pendant le stationnement.

La perception sur une voiture se fait dans l'ordre suivant :

1) plateforme arrière; 2) plateforme avant; 3) compartiment d'avant; 4) compartiment d'arrière.

Sur chaque plateforme ou dans chaque compartiment, le receveur commence par l'annulation des cartes et la délivrance de coupons aux voyageurs sur le point de descendre; au

besoin, il peut faire ralentir la marche du train de façon à assurer la perception.

d) Il s'efforce de changer les pièces ou billets ne dépassant pas vingt francs. Pour les billets de valeur supérieure, il fait également preuve de complaisance.

e) Le receveur est responsable de son service de recette ; le fait d'avoir demandé si « tout le monde est servi » ne le décharge pas de sa responsabilité au cas où il serait constaté que des voyageurs ne sont pas servis. Tout voyageur qui serait trouvé ensuite sans billet devra toujours payer en supplément la taxe prévue par le règlement.

f) Le receveur s'assure que le bénéficiaire d'un titre de transport gratuit ou à prix réduit est porteur de sa carte de libre-parcorus, d'abonnement, de service, etc.

Les plateformes de première classe et l'intérieur des voitures sont interdites au personnel transporté « en service » ; il en est de même pour les agents de police en uniforme, etc., transportés gratuitement.

g) L'annulation des coupons doit se faire par un gros trait (2me classe) ou par une croix (1re classe) au crayon bleu ou rouge, sur la section où les voyageurs sont montés en voiture.

Le crayon bleu s'emploie quand l'indication des sections de gauche à droite est conforme au sens de marche du train ; dans l'autre cas, le crayon rouge est employé ; pour un billet simple, il faut aussi déchirer le coin du billet.

Pour un billet en correspondance, le receveur barrera le numéro correspondant à la section de départ ; la ligne d'origine, l'heure et la date seront également indiquées par le garde du premier train utilisé.

Sur la voiture en correspondance, ce billet doit être réutilisé dans un délai réduit et annulé en déchirant le coin.

Pour un billet « aller et retour », mêmes annulations ; au retour, barrer l'heure et la date et écorner le billet « aller et retour ».

h) L'ANNULATION DES CARTES se fait comme il est indiqué ci-dessus pour les coupons.

Toutefois, il y a lieu de distinguer : les cartes pour trajets urbains, qui donnent droit à un nombre déterminé de voyages directs (10 ou 20) et les cartes à cases qui permettent au voyageur de parcourir un nombre de sections correspondant au nombre de cases à annuler.

1° Si le receveur fait usage de la « pince à poinçonner », il inscrit d'abord le numéro de sa pince en tête de la feuille de recette. En délivrant une nouvelle carte, le receveur en limite la validité en biffant le nom du troisième mois après le

mois en cours. Quand une carte à trajet urbain lui est présentée, il annule pour chaque voyage la première case libre, par la perforation et l'inscription d'un nombre de six chiffres. Le premier indique le numéro du voyage, le second l'unité du jour du mois et les quatre derniers constituent le numéro de la pince. A la délivrance d'une nouvelle carte, il effectue, dans la case spéciale, un poinçonnement qui ne sert pas pour annuler le voyage ; c'est à la demande du voyageur qu'il a soin d'annuler la case portant le numéro un.

Le receveur annule une case en plus pour chaque voyageur accompagnant le détenteur de la carte, suivant indication de celui-ci, et à la condition que le porteur effectue le plus long trajet ; sinon, un voyageur qui se trouverait ainsi sur le tramway, sans pouvoir justifier d'un titre de transport, devrait payer le prix d'un nouveau billet.

2° **A défaut de pince à poinçonner**, les inscriptions de celle-ci doivent se faire au crayon à l'aniline et la perforation s'effectue avec la pointe du crayon.

De même pour les cartes à cases, le receveur compte à partir de la dernière case annulée du voyage précédent le nombre de cases correspondant au parcours demandé et perforé la dernière ; il y inscrit le numéro de la section de départ et son numéro.

i) **Il est interdit** de gommer une inscription, de ramasser ou de recoler des coupons détachés des souches, de vendre un coupon qui a été mal barré ou barré plusieurs fois.

Les paraphes ou cachets à apposer éventuellement par les contrôleurs sur les coupons mal barrés et non détachés doivent être placés sur les traits de crayon à annuler et complétés au verso par l'indication du numéro du premier billet valable.

j) **Les cartes, abonnements ou autres titres de transport** doivent être saisis s'ils sont présentés **après le délai de validité**, s'ils portent des traces de gommage ou d'altération.

k) **En cas de réclamation du voyageur** au sujet de la validité de ces titres ou d'un coupon, le receveur doit engager discrètement le voyageur à acquitter le prix du parcours et à introduire une réclamation ; si le voyageur insiste et, de façon générale, même quand le voyageur est en défaut, le receveur devra lui demander sa carte d'identité avec calme et politesse et faire rapport à la direction ; il pourra faire appel au contrôleur de la société et, en cas d'absolue nécessité seulement, aux agents de police et aux gendarmes.

l) **Le receveur qui doit être remplacé** au cours d'un voyage prépare pour son remplacement un « duplicata » des numéros des premiers coupons à vendre à partir du départ de ce voyage.

m) **Quand un contrôleur entre dans une voiture**, le receveur doit lui présenter immédiatement sa boîte à coupons, sa « feuille de recette » et sa « feuille de service » ou « rapport de la journée ».

n) La « feuille de service » doit être remplie au fur et à mesure qu'un voyage est effectué, en y indiquant notamment les numéros des trains, l'heure réelle du départ et de l'arrivée de chaque train et les kilomètres parcourus sur chaque ligne. En fin de journée, le receveur y mentionne éventuellement la justification des retards, la confiscation des titres de transport, les surcharges, les défauts et avaries à la voie, à la ligne aérienne et à son matériel (bon spécial pour l'atelier d'entretien), les accidents, etc.

o) Le receveur, chef de train, doit faire parvenir au plus tôt à la direction le **rapport** renseignant, suivant modèle imprimé, toutes les indications relatives à un accident ou à un incident grave avec un voyageur. À sa rentrée au dépôt, il remet sa « feuille de service » et sa « feuille de recettes » où il a totalisé chaque espèce de billets vendus et la recette de la journée.

p) Le **versement de la recette** doit (en principe) être fait au plus tard une heure après la cessation du service, en cas de remise gratuite des titres de transport. En cas d'avance initiale par la S.N.C.V., le receveur ne peut conserver une encaisse supérieure à 200 fr. et doit se réapprovisionner en coupons et en cartes dès qu'il en a l'occasion, de façon à conserver le moins d'argent possible ; en tout temps, il doit avoir sur lui la totalité des billets et de l'argent qui constituent sa provision.

B. — SUR LES TRAINS DE MARCHANDISES, le receveur est en possession d'un barème des prix à percevoir et du plan de kilométrage des lignes à desservir.

a) À l'acceptation de la « lettre de voiture » remise par l'expéditeur ou à l'enregistrement de l'envoi, il crée une « feuille de route » comprenant, **pour les charges complètes** :

1° le « bulletin » remis à l'expéditeur sur demande et la « lettre d'avis » envoyée au destinataire ou sinon conservée par la station d'arrivée, dans le cas d'envoi d'une carte d'avis s'y substituant ;

2° la « feuille de route » proprement dite qui, en service intérieur, est envoyée au bureau des recettes et qui, en service mixte, accompagne l'expédition jusqu'à destination en même temps que la « lettre d'avis » ;

3° la « souche », à l'usage du bureau.

b) **Pour les charges incomplètes et les colis**, une « feuille de route multiple » permet d'inscrire plusieurs expéditions ;

décharge est donnée à la demande de l'expéditeur et une « lettre d'avis », comme ci-dessus, est remise au destinataire sinon ce dernier donne directement décharge sur la feuille de route multiple, dans la colonne « Observations » ; cette colonne permet aussi la décharge entre le personnel et les préposés.

c) **Pour les colis et bagages** accompagnant les voyageurs, un bulletin numéroté et daté accompagne le colis ; un « bulletin de réception » est remis au voyageur qui rentre en possession de ses bagages contre remise de ce bulletin.

d) **Sur les lignes exploitées** à l'électricité dont les trains sont dépourvus de fourgon à bagages, il est fait usage de « tickets marchandises ».

e) **Les colis postaux** sont recensés aux gares d'échange par le chef de train, qui donne décharge en même temps que pour les autres expéditions.

f) **En fin de journée**, le chef de train établit, comme sur les trains de voyageurs et mixtes, la « feuille de recettes » et le « rapport de la journée » ou feuille de service ; il indique encore sur celle-ci en regard du numéro des wagons transportés, le nom du serre-frein qui a procédé à leur vérification.

Ces divers documents de contrôle sont remis au dépôt, en même temps que la recette, au plus tard une heure après la cessation du service.

ARTICLE 22. — LES CHEFS ET LES CONTROLEURS.

a) **La mission principale** des chefs et des contrôleurs consiste à faire observer les divers règlements et ordres de service en vigueur. Ils veillent à la stricte perception des recettes et à l'application des tarifs.

b) **Leur carnet de route** doit contenir toute la réglementation mise à jour, les tableaux de kilométrage et de sectionnement, les schémas des lignes, voies, gares, liaisons, garages, signalisations, équipement aérien, etc. ; ce carnet doit aussi contenir la liste du personnel dont ils ont directement la surveillance et la charge de l'instruction pour tout ce qui concerne le service ; ils surveillent spécialement les agents qui feraient montre de nonchalance dans l'accomplissement de leur travail, de même que ceux qui donneraient lieu à des doutes quant à l'honnêteté.

c) **Ils s'assurent de l'observation des horaires**, renseignent la direction sur les retards des trains avec leurs causes et les remèdes proposés, sur la composition des trains en rapport avec le mouvement des voyageurs, sur les surcharges et les renforcements à prévoir.

d) Ils signalent les avaries au matériel roulant, à la voie, à l'équipement aérien, aux signaux, l'état de propreté des voitures, etc.

e) En cas d'accident ou de fausse manœuvre, ils font rapidement les enquêtes et déterminent les fautes respectives qui ont été commises.

f) En cas de perturbation dans le service, ils prennent des mesures pour rétablir la régularité du service et réduire les inconvénients au minimum ; à cette fin, ils doivent connaître à fond les horaires des lignes, les services de chaque voiture, les points de croisement des trains ou d'accrochage et de décrochage des voitures de remorque, les heures d'affluence et la charge des voyageurs aux différents points du réseau, etc.

g) Dans les incidents, discussions entre les voyageurs et le personnel, réclamations du public, etc., ils interviennent avec modération, tact et prudence, de manière à aplanir les difficultés sans se laisser influencer par des menaces éventuelles.

Les relations avec les supérieurs, le public et tous les subordonnés, doivent être empreintes de la plus grande politesse.

h) Ils portent une tenue correcte, soignée ; ils serviront ainsi d'exemple pour le personnel en service, duquel ils doivent exiger la propreté, le bon état et la correction de l'uniforme, les mains propres et la barbe rasée.

ARTICLE 23.

CONDITIONS REGLEMENTAIRES DE TRANSPORT.

Les conditions réglementaires générales pour le transport des marchandises sont inscrites dans le recueil officiel - fascicule B ; tandis que le fascicule A et le règlement de police, articles 17 (4°, 5°) et 22, fixent celles qui règlent le transport des voyageurs ; nous résumons ces dernières ci-après :

A. TAXE ET SUPPLEMENT.

Le voyageur a pour obligation de se munir d'un titre de transport. Trouvé par sa faute non muni d'un billet, il sera astreint au paiement du parcours, majoré de la taxe prévue par le règlement. Le voyageur et l'abonné ordinaire ou scolaire qui désirent passer le point de destination désigné sur leur titre de transport doivent réclamer un supplément, égal à la différence entre les deux prix, minimum : fr. 0,25 ; s'ils veulent voyager en première classe avec un billet ou un abonnement de 2me classe, ils paient le supplément prévu ; il en est de même pour l'abonné scolaire. Aucune réduction n'est accordée sur les prix de ces suppléments, sauf pour les

enfants admis au 1/2 tarif et au 1/4 de tarif (familles nombreuses) qui ne paient respectivement que 50 % et 25 %, minimum : fr. 0,25.

B. ABONNEMENTS.

Des abonnements peuvent être délivrés aux voyageurs ordinaires, aux écoliers et aux ouvriers.

L'abonné est tenu de restituer sa carte d'abonnement à un receveur de la ligne contre remise de la garantie, le dernier jour de sa validité ou, au plus tard, le lendemain du jour de l'expiration, (le surlendemain si le lendemain est jour férié légal) aux bureaux de la direction de la S.N.C.V.

C. — **LE BILLET COLLECTIF** est délivré aux membres permanents de sociétés ou aux élèves des établissements d'instruction. Ce billet collectif est délivré par le chef d'exploitation, qui perçoit une taxe de confection de centimes par voyageur.

D. — LES BENEFICIAIRES D'UNE REDUCTION DE TARIF.

a) **REDUCTION DE 25 %** : les officiers de réserve en civil et pensionnés, sur présentation de leur carte d'identité ; les inspecteurs vétérinaires de l'Etat, sur présentation de leur commission ; les détenus civils et leurs gardiens, sur présentation d'un réquisitoire ; les membres de la gendarmerie supplémentaire, sur présentation d'une carte d'identité du corps ;

b) **REDUCTION DE 35 %** : le titulaire d'un congé payé, son épouse et ses enfants, sur présentation du titre de congé délivré par son patron, contresigné par le receveur des contributions et estampillé par une gare de chemin de fer ;

membres permanents de sociétés (12 à 24 personnes) voyageant en groupes.

c) **REDUCTION DE 50 %** :

1° SANS PRESENTATION D'UN DOCUMENT :

Enfants de 4 à 10 ans ;

militaires belges, élèves des écoles militaires, des cadets et des pupilles, en uniforme ;

officiers de l'armée active et de la gendarmerie, en uniforme ; douaniers, en uniforme.

2° SUR PRESENTATION D'UNE CARTE SPECIALE :

anciens combattants, invalides civils de la guerre, militaires de carrière en civil, membres des familles nombreuses, aveugles et leur guide, officiers de l'armée active, de la gen-

darmerie et de l'armée coloniale en civil et porteurs de leur carte spéciale d'identité.

3° SUR PRESENTATION D'UN DOCUMENT :

militaires, gendarmes, élèves des écoles militaires, porteurs de leur titre de congé revêtu de la mention « est autorisé à voyager en habit bourgeois » ;

infirmières et sœurs hospitalières de l'armée, sur présentation de leur titre de congé ;

électeurs aux Chambres, provinces et communes, porteurs de leur convocation et sur le trajet de la résidence au bureau de vote ;

douaniers, porteurs d'un réquisitoire de voyage pour service ;
membres permanents de sociétés voyageant en groupes, minimum 25 personnes ;

élèves d'établissements d'instruction voyageant en groupes minimum de 10 élèves ; .

sur présentation de leur titre de congé ou d'un ordre de mutation : officiers mis en disponibilité et réformés, militaires de tous rangs pensionnés, contrôleurs et réviseurs de la Manufacture d'armes.

4° SUR REMISE DU DOCUMENT « REQUISITOIRE » (voyage en débet), en échange duquel il est délivré des billets à 50 % de réduction :

porteurs d'un bon de voyage modèle 4 ou d'un réquisitoire N° 1 ;

gendarmes avec militaires détenus ;

miliciens appelés devant une juridiction de milice ou envoyés dans un hôpital, sur remise du réquisitoire de la commune ;

personnes appelés au chevet d'un militaire ou devant assister aux funérailles d'un militaire, sur réquisitoire 17 et bon 4 au retour ;

électeurs aux conseils de prud'hommes, sur remise d'un bon de la commune.

Ces réquisitoires, remis par le receveur à une caisse de la S.N.C.V., lui sont remboursés.

d) REDUCTION DE 75 % :

invalides ex-militaires belges et français résidant en Belgique ;

invalides militaires, officiers ou subalternes en activité de service ;

journalistes belges, sur présentation de la carte d'identité de la S.N.C.B. (minimum ordinaire pour ces derniers et minimum spéciaux pour les précédents) ;

enfants de 4 à 10 ans des familles nombreuses.

e) **GRATUITE :**

1° sans présentation d'un document :

enfants de moins de 4 ans, n'occupant pas de place distincte ;

gendarmes en uniforme et en service (en 2^{me} classe), à l'exclusion des officiers ;

agents de police et gardes-champêtres, en uniforme, sur le territoire de leur commune et jusqu'à l'arrêt au-delà ;

porteur de télégrammes, en tenue, munis de leur sacoche ou d'un colis exprès postal (sur plateforme avant) ;

porteurs d'avis de la S.N.C.B., coiffés du képi à galon bleu et porteurs de la sacoche ;

l'instituteur ou guide par groupe de 20 élèves, en voyage scolaire.

2° SUR PRESENTATION D'UN TITRE DE LIBRE-PARCOURS :

porteurs de libre-parcours général ou limité délivré par la S.N.C.V. ;

grands invalides de guerre, avec carte barrée d'une bande tricolore ;

sénateurs et députés avec libre-parcours spécial ou prouvant leur qualité par pièces d'identité ou médaille parlementaire ;

brigadiers-gardes-champêtres, sur le territoire de leur brigade, avec titre de commission ;

guides accompagnant les invalides de la guerre (aveugles ou impotents) avec carte invalide mentionnant « Autorisé à se faire accompagner par un guide » ;

facteurs et chefs-facteurs en uniforme et en service, avec titre impersonnel précisant la partie du réseau et les heures d'utilisation, ou avec extrait d'un carnet à souche et en mission en tenue civile.

Ces permis ne sont pas utilisables entre leur domicile et le siège du travail ; les titulaires de ces permis doivent prendre place sur la plate-forme avant.

Agents de la Régie des Télégraphes et des Téléphones en civil, avec titre délivré par leur administration, modèle A ;

Agents de la régie portant le képi et titulaires d'une carte de circulation, modèle B, mentionnant le numéro du képi ; ces agents ne peuvent utiliser leur carte qu'en service et ne peuvent l'employer après 17 heures, midi le dimanche, ni pour circuler entre leur domicile et le siège de leur travail ;

Agents de la S.N.C.V., avec carte de service ;

Agents de la S.N.C.V., les membres de leur famille et les fonctionnaires munis soit d'une carte de famille, soit d'un coupon de service.

**SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FERVICINAUX**

III

ORDRES DE SERVICE

**GROUPE
DU HAINAUT**

1943

N° : Détenteur :

N. B. **102195** Tout agent quittant la S. N. C. V. doit remettre ce
règlement, contre décharge, à son chef.

ORDRE DE SERVICE

ORDRE DE SERVICE

ORDRE DE SERVICE

ORDRE DE SERVICE

SOMMAIRE.

	PAGES
I. REGLEMENT DE POLICE	1 à 15
II. REGLEMENT GENERAL D'EXPLOITATION	
complétant le précédent.	
— Prescriptions générales.	
Article 1 : Admission à la S.N.C.V.	19
» 2 : Prescriptions de service	19
— Chapitre I. - Voies, sous-stations, lignes aériennes et signaux.	
Article 3 : Voies	20
» 4 : Sous-stations	22
» 5 : Ligne aérienne	22
» 6 : Signaux	23
— Chapitre II. - Matériel roulant.	
Article 7 : Entretien du matériel roulant	25
» 8 : Mesures préventives contre les incendies.	27
— Chapitre III. - Formation et circulation des trains.	
Article 9 : Formation des trains	28
» 10 : Mise en marche des trains	30
» 11 : Changement de croisement	32
» 12 : Trains en détresse	32
» 13 : Accidents	33
» 14 : Croisement et signalisation	34
» 15 : Manœuvres	38
» 16 : Vitesse des trains	39
» 17 : Freinage	41
» 18 : Départ du train	50
» 19 : Marche du train	51
» 20 : Arrêt et police du train	52
» 21 : Perception	54
» 22 : Chefs et contrôleurs	58
» 23 : Conditions réglementaires de transport	59
III. ORDRES DE SERVICE (Groupe de.....)	65
— Sommaire du règlement général d'exploitation	70