

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 17 janvier 1964.

Direction du Matériel
et des Achats

BUREAU 22-34
Section 3
Tf. 3294



AVIS N° 1 M.

Distribution prévue pour le Livret Hit, fasc. 1

+ 2 — 24-22*, 26-24.

221, 222, 226, 241, 242, 243, }
A.C. (FM et FAZ) — } 7, 8, 24.

A.C. (FLU, FUG, LCS, FLV) — 7, 8, 24c.

LIVRET DES INSTRUCTIONS CONCERNANT LE SERVICE DES MACHINISTES, CHAUFFEURS ET DES CONDUCTEURS DES TRACTION DIESEL ET ELECTRIQUE.

10^e supplément au Fascicule 1.

Chapitre VII. — Matériel de bord des véhicules moteurs.

Cet avis remplace l'Avis 12 M. du 18 septembre 1963
et ses annexes I, II et III.

Le tableau des suppléments est à remplacer par le
nouveau tableau ci-joint.

L'Ingénieur en chef,
VAN VOLDEN.

FASCICULE 1. — ATTRIBUTIONS.

Tableau des suppléments publiés.

N° et date de l'avis	N° du chapitre	N°s des articles modifiés	Observations
43 M du 7.8.53 1 ^{er} supplé- ment	XII		pages 1 à 4bis.
19 M du 30.6.55 2 ^e supplé- ment	VIII XII		pages 3-4. pages 5-6.
4 M du 24.1.56 3 ^e supplé- ment	XII		pages 11 à 14.
12 M du 23.2.59 4 ^e supplé- ment	X		pages 3-4, 7 à 15.
9 M du 18.3.60 5 ^e supplé- ment	remplacé par l'édition complète du nouveau chapitre V de novembre 1962.		
45 M du 6.12.61 6 ^e supplé- ment	IV		tableau des suppléments et pages 1-2, 3-4 à remplacer.
2 M du 25.1.62 7 ^e supplé- ment	remplacé par l'Avis 12 M du 18.9.1963.		
12 M du 18.9.63 8 ^e supplé- ment	remplacé par l'Avis 1 M du 17.1.1964.		
15 M du 12.11.63 9 ^e supplé- ment	II	7	pages 3-4 remplacées.
1 M du 17.1.64 10 ^e supplé- ment	VII		nouvelles annexes I, II et III.

Bruxelles, le 15 octobre 1964.

Direction du Matériel
et des Achats

BUREAU 22-13

Section 3

TÉL. 3294

M 3

AVIS N° 25 M.

Distribution prévue pour le « Livret hlt », fasc. 2.

LIVRET DES INSTRUCTIONS CONCERNANT LE SERVICE DES MACHINISTES, CHAUFFEURS ET DES CONDUCTEURS DES TRACTIONNEMENTS DIESEL ET ELECTRIQUE.

15^e Supplément au fascicule 2.

CHAPITRE VIII.

Cet avis supprime les suppléments provisoires et interprétations parus au livre d'ordres n° 3 les 19.3.62 — 29.6.62 — 27.8.63 et 30.4.64.

Remplacer les pages 1/2, 5/6, 6bis, 25 à 30 et 35/36 et le tableau des suppléments publiés par les pages ci-jointes.

Supprimer les pages 39/40 et 41.

Cette réglementation entre immédiatement en vigueur.

L'Ingénieur en chef,

VAN VOLDEN.

Direction du Matériel
et des Achats

BUREAU 22-34

Section 3

Tf. : 3223 - 3294

85

AVIS N° 20 M.

Distribution prévue pour le Livret hlt, fasc. 2.

LIVRET DES INSTRUCTIONS CONCERNANT LE SERVICE DES MACHINISTES, CHAUFFEURS ET CONDUCTEURS DES TRACTION DIESEL ET ELECTRIQUE.

FASCICULE 2 — CHAPITRE IV.

La réglementation ci-jointe comprend le nouveau chapitre IV du fascicule 2 — **Signalisation lumineuse de jour et de nuit.**

Cette réglementation entre immédiatement en vigueur et doit être distribuée au personnel intéressé contre décharge sur I.C. 24.

Cet avis abroge :

1. Les Avis 49 M du 20.10.54 et 27 M du 15.7.60;
2. Les pages du chapitre VI ayant fait l'objet des avis ci-après :
 - 19 M du 30.6.55 (4^e supplément au fascicule 2) ;
 - 54 M du 15.12.56 (5^e supplément) ;
 - 45 M du 30.11.57 (6^e supplément) ;
 - 51 M du 31.8.59 (8^e supplément).

Mise à jour du livret hlt.

1. Retirer définitivement le chapitre VI constitué par les 6 avis précités, c'est-à-dire la table des matières et les pages 1 à 59;

2. a) Retirer le chapitre IV (pages 1 à 36);
b) Modifier sur les pages 1 à 34 l'indication 2 IV en 2 VI (les pages 35/36 sont annulées);
c) Replacer ce chapitre renuméroté 2 VI après le 2 V;
3. Placer le nouveau chapitre 2 IV annexé au présent avis, entre les chapitres 2 III et 2 V;
4. Remplacer par les nouvelles pages ci-annexées, la page verte du sommaire et la page des suppléments publiés;
5. Dans le chapitre V, il y a lieu de biffer les articles 31, 32, 44, 45, 46 qui sont supprimés.

Le Directeur du Matériel
et des Achats,

BROUCKAERT.

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Direction du Matériel
et des Achats

BUREAU 22-34

Section 3

Tf. : 3223 - 3294

Bruxelles, le 24 août 1964.

95

AVIS N° 21 M.

Distribution prévue pour le « Livret hlt », fascicule 2.

LIVRET DES INSTRUCTIONS CONCERNANT LE SERVICE DES MACHINISTES, CHAUFFEURS ET DES CONDUCTEURS DES TRACTIONNEMENTS DIESEL ET ELECTRIQUE.

14^e supplément au Fascicule 2.

CHAPITRE VI.

Le présent avis annule le 2^e supplément (Avis 50 M du 30 octobre 1954).

Le tableau des suppléments publiés, et, les pages 21/22, sont à remplacer par les nouvelles feuilles ci-jointes.

Supprimer les pages 35/36.

Cette réglementation entre immédiatement en vigueur.

Pour l'Ingénieur en chef,

L'Ingénieur Principal,

GUERET.



**Livret des instructions concernant le service des
machinistes et chauffeurs, des conducteurs de
Diesel et de trains électriques.**

Fascicule	LIVRET HLT SOMMAIRE GENERAL	Classeurs
1.	— Attributions.	1 noir
2.	— Signaux et Signalisation.	
3.	— Circulation sur les lignes à double voie.	1 noir
4.	— Circulation sur les lignes à simple voie.	
5.	— Service des manœuvres.	
6.	— Freinage, attelage et chauffage des trains — Avaries.	
7.	— Traction vapeur. — Préparation et utilisation.	1 Lyon
8.	— Traction vapeur. — Instructions techniques.	1 Lyon
9.	— Traction Diesel. — Préparation et utilisation.	2 Lyon
10.	— Traction Diesel. — Instructions techniques.	
11.	— Traction électrique. — Préparation et utilisation.	1 Lyon
12.	— Traction électrique. — Instructions techniques. Description des automotrices et HLE.	1 Lyon 2 noirs à crochets 2 noirs à dos ressort

DISTRIBUTION DU LIVRET HLT.

Livret HLT complet (sauf fascicule 12)	2	{			21-12 (2 ex.), 21-32, 22-12, 22-22, 23-12, 23-23 (2 ex.), 26-22, 26-4 (1 ex.). 21-22, 27-22 — 9. 24-12 — *, 9. 22-33, 24-23, 25-01, 27-12 — *, 9, 11, 12.
	0, 1, 3, 4, 5, 6, 7. {				Nombre fixe déterminé par le BO et distribué par chaque Secrétariat.
	Chef de Groupe (00)	IPX (10)	IPV (30)	IPES (70) pas les fascicules 7 et 8	
	01	P.I.	P.I.	5 (1 ex.), 7 (1 ex.), 18, 26. (32) — 10.	
Services d'exécution M.A.					
221, 222, 225, 226, 242, 243				1, 2, 3, 6, 9, 10 (1 ex.), 12	Bureau gérant
Fascicules	221, 222, 225, 226, 242, 243	17, 18 (machinistes, chauffeurs HL, conducteurs Diesel, conducteurs HKE) + électriciens aspirants-conducteurs		1 2 3 4 5 6	} 27-12 } 23-23
7 8	221, 222, 226	17, 18		}	} 27-12
9 10	221, 222, 225, 226	17, 18		}	} 22-33
11	241, 242, 243	17, 20, 21		}	}
DISTRIBUTION SPECIALE					
12	2 — 22-12 — 1 ex. F. 22-33, 23-23, 27-12 — *, 12. 24-23 — *, 9, 11, 12. 24-12 — *, 9. 221, gérant 241, 242, 243 — 1, 2, 3. 241, 242, 243 — 2, 12, 17, 20, 21. 249 — 1, 2, 3, 9, 20, 21.			}	} 24-23

FASCICULE 1.

Attributions.

SOMMAIRE.

	Numéro et date des avis
Chapitre I. — CONDUITE DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR	31 M/1961
» II. — CONDUITE DES AUTORAILS ET LOCOMOTIVES DIESEL ...	31 M/1961
» III. — CONDUITE DES AUTOMOTRICES ET LOCOMOTIVES ELECTRIQUES	31 M/1961
» IV. — HIERARCHIE	14 M/1961
» V. — CONNAISSANCE DE LIGNE ET PILOTAGE	26 M/1960
» VI. — PRESTATIONS	54 M/1959
» VII. — ORGANISATION DU SERVICE	43 M/1960
» VIII. — RESPONSABILITES	142 M/1949
» IX. — TENUE
» X. — INSTRUCTION DU PERSONNEL ROULANT	44 M/1957
» XI. — PRECAUTIONS A PRENDRE EN VUE D'EVITER LES ACCIDENTS
» XII. — DANGERS DES INSTALLATIONS DE TRACTION ELECTRIQUE	107 M/1949
» XIII. — PREMIERS SOINS AUX BLESSES	107 M/1949

Table des matières

CHAPITRE I.

CONDUITE DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR.

	Numéros des articles
Desserte de la locomotive	1
Le machiniste	2
Le chauffeur	3
Attributions du machiniste	4
Attributions du chauffeur	5
Devoirs du machiniste et du chauffeur ...	6
Mesures à prendre avant d'abandonner une locomotive	7
Déplacements d'une locomotive dans les dépendances des remises	8
Déplacement et surveillance d'une loco- motive en gare	9
Pénurie temporaire de machinistes	10
Pénurie temporaire de chauffeurs	11

CHAPITRE I.

CONDUITE DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR.

1 Desserte de la locomotive.

La locomotive à vapeur est normalement desservie par un machiniste, aidé par un chauffeur.

2 Le machiniste.

Le machiniste est un ancien chauffeur ou aspirant-machiniste, lauréat d'un concours de machiniste.

Le machiniste est reconnu apte au service de route à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 1).

3 Le chauffeur.

Le chauffeur de locomotive ou l'aspirant-machiniste est qualifié comme tel à la suite d'un examen ou d'un concours. (Dans ce qui suit, nous reprenons « le chauffeur » ou « l'aspirant-machiniste » sous le vocable « chauffeur »).

4 Attributions du machiniste.

Le machiniste assure lui-même la conduite de la locomotive en observant les instructions relatives à la sécurité et à la régularité de la circulation.

Il peut céder la conduite à son chauffeur mais, uniquement, en sa présence et sous sa responsabilité.

Il ne peut admettre que, sauf dans les cas prévus dans la réglementation ci-après, d'autres agents mettent la locomotive en marche ou la conduisent.

Il est responsable du travail du chauffeur.

Il doit, tout d'abord, l'instruire de la manœuvre à faire pour arrêter la locomotive. Il doit le conseiller dans son travail et lui apprendre la signification des signaux.

Livret hlt

1. I.

Page 2.

5 Attributions du chauffeur.

Le chauffeur est placé sous les ordres du machiniste. Il est chargé spécialement de la conduite du feu, de l'alimentation de la chaudière et d'autres travaux ou obligations repris au présent règlement.

A la demande du machiniste, il l'assiste dans l'observation des signaux et de la voie ainsi que dans l'entretien de la locomotive.

Il peut être rendu conjointement responsable avec le machiniste, de tout incident ou accident s'il est établi qu'il était en son pouvoir d'intervenir pour l'éviter.

6 Devoirs du machiniste et du chauffeur.

Le machiniste et le chauffeur doivent accomplir leur service avec calme, sans échange d'autres communications que celles nécessaires au service.

Sauf dans les cas prévus par les instructions, défense formelle leur est faite d'abandonner l'engin qui leur est confié. En cas de danger, ils doivent agir avec sang-froid et énergie et n'abandonner la locomotive, que lorsque tous les moyens à leur disposition pour combattre le danger, sont complètement épuisés.

7 Mesures à prendre avant d'abandonner une locomotive.

Le personnel desservant ne peut quitter la locomotive sans s'être assuré que le modérateur est bien fermé, le levier de changement du sens de marche enclenché au point mort, les purgeurs et, éventuellement, les conduits d'équilibre des cylindres ouverts, le frein à main serré, le niveau d'eau dans la chaudière et la quantité de feu dans le foyer suffisants.

8 Déplacement d'une locomotive dans les dépendances des remises.

Le déplacement d'une locomotive est normalement confié à un machiniste assisté d'un chauffeur; le déplacement par le machiniste seul est autorisé dans les cas prévus par les instructions locales.

Août 1961.

A défaut de machiniste, sont autorisés à déplacer une locomotive seuls et sous leur entière responsabilité :

- les agents de surveillance de la remise;
- les chefs manœuvres M.A. reconnus aptes par un machiniste-instructeur à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 3).

9 Déplacement et surveillance d'une locomotive en gare.

En gare, une locomotive ne peut être déplacée que par un machiniste assisté d'un chauffeur, ou par un agent de surveillance M.A.

La surveillance d'une locomotive en feu et non desservie par un personnel roulant, peut être confiée à un agent de la gare, reconnu apte par un machiniste-instructeur à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 3). Cet agent peut être chargé de l'entretien du feu et de l'alimentation de la chaudière.

10 Pénurie temporaire de machinistes.

En cas de pénurie temporaire, les fonctions de machiniste peuvent être confiées à des chauffeurs qui ont satisfait à une épreuve pratique attestée par procès-verbal (modèle 2). La durée de validité de ce procès-verbal ne pourra excéder deux ans. Passé ce délai, un nouvel examen pratique doit être recommencé et une nouvelle attestation est à dresser.

En ce qui concerne l'exécution du service, le faisant fonctions de machiniste a les mêmes attributions et les mêmes devoirs que le machiniste en titre.

11 Pénurie temporaire de chauffeurs.

En cas de pénurie temporaire, les fonctions de chauffeur peuvent être confiées à un agent du service sédentaire. Dans ce cas, celui-ci a les mêmes attributions qu'un chauffeur en titre.

PROCES-VERBAL D'EXAMEN PRATIQUE.

MODELE 2.

Durée de validité : 2 ans.

Le soussigné { machiniste-instructeur
conducteur-instructeur

à , déclare que le nommé
..... { électricien aspirant-conducteur
chauffeur

à la remise de

a) est apte à desservir les locomotives types, autorails types,
automotrices types

b) a une connaissance suffisante de la signalisation et des instructions relatives au
freinage et à la circulation des trains.

Livret hlt

1. I.

Page 7.

Date et signature,

PROCES-VERBAL D'APTITUDE.

MODELE 3.

Durée de validité : indéterminée.

Le soussigné { machiniste-instructeur
conducteur-instructeur

à, déclare que le nommé

(qualification) à, est apte à { déplacer les locomotives
surveiller
types, autorails types, automotrices types

Date et signature,

Livret hlt

1. I.

Page 9.

Table des matières

CHAPITRE II.

CONDUITE DES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE, DES AUTORAILS ET DES LOCOMOTIVES DIESEL DE MANŒUVRE.

	Numéros des articles
Desserte du véhicule moteur	1
Attributions du conducteur ou machiniste	2
Devoirs du conducteur ou du machiniste.	3
Mesures à prendre avant d'abandonner le véhicule moteur	4
Déplacement d'un engin dans les dépen- dances d'une remise	5
Lancement du moteur Diesel	6
Fonctionnement du dispositif d'homme- mort	7
Pénurie temporaire de conducteurs ou de machinistes	8

CHAPITRE II.

CONDUITE DES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE, DES AUTORAILS ET DES LOCOMOTIVES DIESEL DE MANŒUVRE.

1 Desserte du véhicule moteur.

La locomotive Diesel de route et l'autorail sont, normalement, desservis par un « conducteur de traction Diesel », ancien « machiniste vapeur » ou ex-électricien aspirant-conducteur ayant satisfait au cycle d'initiation à la traction Diesel.

La locomotive Diesel de manœuvre est, normalement, desservie par un « machiniste » ayant satisfait au cycle d'initiation à la traction Diesel, ou par un conducteur de traction Diesel.

Le conducteur est reconnu apte au service de route à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 1, chap. I).

2 Attributions du conducteur ou machiniste.

L'agent de conduite assure lui-même la conduite du véhicule moteur en observant les instructions relatives à la sécurité et à la régularité de la circulation.

Il peut céder la conduite à un électricien aspirant-conducteur mais uniquement en sa présence et sous sa responsabilité. Il ne peut admettre que, sauf dans les cas prévus dans la réglementation ci-après, d'autres agents mettent le véhicule moteur en marche ou le conduisent.

Aux trains où la présence d'un convoyeur est requise, l'agent de conduite est responsable du travail de cet agent si celui-ci n'est pas un agent de surveillance, un facteur de gare ou un chef-garde.

Il doit s'assurer que l'agent d'escorte, se trouvant sur l'engin moteur, est capable d'arrêter le train et sinon, l'en instruire.

Livret hlt

1. II

Page 2.

3 Devoirs du conducteur ou du machiniste.

L'agent de conduite doit accomplir son service avec calme, sans échange d'autres communications avec les personnes se trouvant dans le poste de conduite ou sur la plate-forme, que celles nécessaires au service.

Si le poste de conduite est occupé par des agents en initiation, il ne peut répondre qu'aux questions relatives à la conduite du véhicule moteur, tout autre renseignement devant être dispensé pendant les arrêts.

Sauf dans les cas prévus par les instructions, défense formelle lui est faite d'abandonner l'engin qui lui est confié. En cas de danger, il doit agir avec sang-froid et énergie et n'abandonner le véhicule moteur que lorsque tous les moyens à sa disposition pour combattre le danger, sont complètement épuisés.

4 Mesures à prendre avant d'abandonner le véhicule moteur.

L'agent de conduite ne peut quitter le véhicule moteur qu'après avoir pris toutes les mesures pour en éviter la mise en marche intempestive, notamment, par la remise de l'équipement moteur au point mort, le serrage de frein à main et l'élimination de toute source de consommation de courant électrique (éclairage, électrovalves de porte, etc.).

5 Déplacement d'un engin dans les dépendances d'une remise.

Le déplacement d'un véhicule moteur est normalement confié à un conducteur pouvant desservir le type d'engin considéré.

A défaut de conducteur ou de machiniste, sont autorisés à déplacer l'engin, sous leur entière responsabilité :

- les agents de surveillance de la traction Diesel;
- les chefs ouvriers (chefs-ajusteurs, chefs-électromécaniciens) et agents spécialisés, reconnus aptes à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 3, chap. I).

6 Lancement du moteur Diesel.

Certains agents sont autorisés à lancer le moteur Diesel d'un engin moteur. Cette autorisation est attestée par procès-verbal (modèle 3, chap. I).

7 Fonctionnement du dispositif d'homme-mort.

A l'exception de certains autorails légers, les postes de conduite des engins Diesel comportent un dispositif de sécurité, dit « d'homme-mort ». Ce dispositif provoque la suppression de la traction et le freinage de l'engin en cas de défaillance du machiniste.

La mise hors service intentionnelle du dispositif d'homme-mort constitue une faute d'une extrême gravité. Celle-ci est sanctionnée très sévèrement; l'agent responsable est passible de la révocation.

8 Pénurie temporaire de conducteurs ou de machinistes.

En cas de pénurie temporaire, les fonctions de machiniste aux locomotives de manœuvre peuvent être confiées à un chauffeur ayant satisfait au cycle d'initiation et à une épreuve pratique attestée par procès-verbal (modèle 2, chap. I).

En cas de pénurie temporaire, les fonctions de conducteur aux autorails et locomotives de route peuvent être confiées à un électricien aspirant-conducteur ayant satisfait au cycle d'initiation et à une épreuve pratique attestée par procès-verbal (modèle 2, chap. I).

La durée de validité de ce procès-verbal ne pourra excéder deux ans. Passé ce délai, un nouvel examen pratique doit être recommencé et une nouvelle attestation est à dresser.

En ce qui concerne l'exécution du service, le faisant fonctions de conducteur ou de machiniste a les mêmes attributions et les mêmes devoirs que l'agent en titre.

Table des matières

CHAPITRE III.

**CONDUITE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES ET
DES AUTOMOTRICES.**

	Numéros des articles
Desserte du véhicule moteur	1
Attributions du conducteur	2
Devoirs du conducteur	3
Mesures à prendre avant d'abandonner le véhicule moteur	4
Déplacement d'un engin moteur	5
Fonctionnement des dispositifs de sécurité	6
Pénurie temporaire de machinistes	7

CHAPITRE III.

**CONDUITE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES
ET DES AUTOMOTRICES.**

1 Desserte du véhicule moteur.

La locomotive électrique ou l'automotrice est, normalement, desservie par un « conducteur de traction électrique », ancien « machiniste vapeur » ou ex-électricien aspirant-conducteur ayant satisfait au cycle d'initiation à la traction électrique.

Le conducteur est reconnu apte au service de route à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 1, chap. I).

2 Attributions du conducteur.

Le conducteur assure lui-même la conduite du véhicule moteur en observant les instructions relatives à la sécurité et à la régularité de la circulation.

Il peut céder la conduite à un électricien aspirant-conducteur mais uniquement en sa présence et sous sa responsabilité. Il ne peut admettre que, sauf dans les cas prévus dans la réglementation ci-après, d'autres agents mettent le véhicule moteur en marche ou le conduisent.

Aux trains où la présence d'un convoyeur est requise, le conducteur est responsable du travail de cet agent si celui-ci n'est pas un agent de surveillance, un facteur de gare ou un chef-garde. Il doit s'assurer que l'agent d'escorte se trouvant sur l'engin moteur est capable d'arrêter le train et sinon, l'en instruire.

3 Devoirs du conducteur.

Le conducteur doit accomplir son service avec calme, sans échange d'autres communications avec les personnes se trouvant dans le poste de conduite ou à proximité de celui-ci, que celles nécessaires au service.

Livret hlt

1. III

Page 2.

S'il est accompagné par des agents en période d'initiation, il ne peut répondre qu'aux questions relatives à la conduite du véhicule moteur, tout autre renseignement devant être dispensé durant les arrêts.

Sauf dans les cas prévus aux instructions, défense formelle lui est faite d'abandonner l'engin qui lui est confié. En cas de danger, il doit agir avec sang-froid et énergie et n'abandonner le véhicule moteur que lorsque tous les moyens à sa disposition pour combattre le danger sont complètement épuisés.

4 Mesures à prendre avant d'abandonner le véhicule moteur.

Le conducteur ne peut quitter le véhicule moteur qu'après avoir pris toutes les mesures pour en éviter la mise en marche intempestive, notamment par la remise de l'équipement moteur au point mort, le serrage de frein à main et l'élimination de toute source de consommation de courant électrique (éclairage, électrovalves de porte, etc.).

5 Déplacement d'un engin moteur.

Le déplacement d'un véhicule moteur est, normalement, confié à un conducteur pouvant desservir le type d'engin considéré.

A défaut de conducteur, sont autorisés à déplacer l'engin, sous leur entière responsabilité dans les dépendances des ateliers et dans les faisceaux des gares :

- les agents de surveillance de la traction électrique;
- les dépanneurs du matériel roulant électrique et les chefs électromécaniciens d'atelier de traction électrique (uniquement dans les dépendances de l'atelier) reconnus aptes à la suite d'un examen pratique attesté par procès-verbal (modèle 3, chap. I).

6 Fonctionnement des dispositifs de sécurité.

Les postes de conduite des automotrices et locomotives électriques comportent un dispositif de sécurité dit « d'homme-mort ». Ce dispositif provoque l'arrêt de l'équipement moteur et le freinage en cas de défaillance du machiniste.

Les automotrices et locomotives électriques comportent un dispositif de sécurité ne permettant d'accéder aux appareils haute tension que lorsque les pantographes sont abaissés.

La mise hors service intentionnelle du dispositif d'homme-mort ou toute manœuvre frauduleuse du dispositif de sécurité, dont question ci-dessus, constitue une faute d'une extrême gravité. Celle-ci est sanctionnée très sévèrement : l'agent responsable est passible de la révocation.

7 Pénurie temporaire de conducteurs.

En cas de pénurie temporaire, les fonctions de conducteur peuvent être confiées à un électricien aspirant-conducteur ayant satisfait au cycle d'initiation et à une épreuve pratique attestée par procès-verbal (modèle 2, chap. I).

La durée de validité de ce procès-verbal ne pourra excéder deux ans. Passé ce délai, un nouvel examen pratique doit être recommencé et une nouvelle attestation est à dresser.

En ce qui concerne l'exécution du service, le faisant fonctions de conducteur a les mêmes attributions et les mêmes devoirs que le conducteur en titre.

CHAPITRE IV.

Hierarchie.

1 Subordination en remise.

Dans les remises et ateliers d'entretien du matériel roulant électrique, les machinistes, conducteurs, chauffeurs et convoyeurs M.A. sont sous les ordres du fonctionnaire technique, chef immédiat du service, de ses fonctionnaires techniques adjoints, des agents de surveillance de la remise ou de l'atelier.

En ce qui concerne les mouvements de manœuvre en remise ou en atelier, ils sont sous les ordres du chef-manœuvre.

2 Subordination en gare.

En gare, les machinistes, conducteurs, chauffeurs et convoyeurs sont sous l'autorité des chefs de gare et de leurs délégués.

En ce qui concerne les mouvements de manœuvre en gare, ils sont sous les ordres des chefs-manœuvres ou des ouvriers-manœuvres sous la surveillance et la responsabilité du chef de gare ou de son délégué.

3 Obligations en cours de route.

En cours de route, le machiniste ou le conducteur remplit les obligations qui lui sont dévolues dans les chapitres qui suivent.

4 Agents autorisés à prendre place sur un véhicule moteur.

Sont autorisés à prendre place sur un véhicule moteur :

- a) les fonctionnaires, agents de maîtrise et personnes munies d'un permis Sp. 1/M.A. 21-11 du modèle en annexe;

Remarque : Le chef-instructeur du personnel roulant, le conducteur-instructeur et le machiniste-instructeur sont désignés, dans le présent chapitre, sous le terme « machiniste-instructeur ».

Livret hlt

1. IV.

Page 2.

- b) les machinistes en étude de ligne ou désignés comme pilotes, les machinistes voyageant haut-le-pied et relevant du mode de traction du véhicule moteur considéré. Ces agents sont munis d'une feuille de travail M. 464;
- c) les dépanneurs du matériel roulant électrique ou Diesel pourvus d'un permis Sp. 1/M.A. 21-11;
- d) l'agent habilité comme slotman sur le tronçon de ligne considéré et porteur d'une attestation délivrée par le chef de gare (fascicule 3, chapitre II);
- e) les convoyeurs M.A. voyageant haut-le-pied, munis d'une feuille de travail M. 463;
- f) le chef de gare ou son délégué : dans sa gare et ses dépendances; sur la route en cas d'incident, accident ou secours;
- g) les agents E chargés d'accompagner un train dépourvu de fourgon, en vue de commander ou de surveiller des manœuvres, ainsi que les chefs-gardes, gardes et électriciens du Service E.S.
Dans ce cas, l'agent intéressé ne peut prendre place sur le véhicule moteur qu'après autorisation du chef de gare qui en fait mention à la feuille de travail du machiniste;
- h) les membres du Parquet et autres personnes autorisées par le chef de gare qui en fait mention écrite à la feuille de travail du machiniste.

5 Nombre d'agents autorisés à prendre place et priorités d'accès.

Sauf dérogation accordée par la Direction M.A., le nombre d'agents admis dans le poste de conduite occupé est limité à 4 pour les locomotives et à 3 pour les autorails ou automotrices.

Pour les autorails et automotrices dont le poste de conduite est trop exigü, ces agents peuvent se tenir à proximité de ce dernier (couloir d'about, fourgon, etc.).

La priorité d'accès à ce poste doit être établie comme suit : machiniste, chauffeur ou convoyeur; agent habilité

comme pilote ou slotman; manœuvre se déplaçant d'un faisceau à un autre; agents de surveillance et dépanneurs affectés au mode de traction dont relève le véhicule moteur; dépanneurs du matériel roulant; machinistes en initiation ou en étude de ligne; fonctionnaires et personnes munies d'un Sp. 1/M.A. 21-11; machinistes voyageant haut-le-pied et relevant du mode de traction du véhicule moteur considéré; chefs-instructeurs, machinistes-instructeurs et dépanneurs des autres modes de traction; convoyeurs M.A. voyageant haut-le-pied; agents du Service E et les autres personnes habilitées à prendre place sur le véhicule moteur.

Les agents en surnombre peuvent prendre place dans le poste de conduite inoccupé mais il leur est strictement interdit de toucher à un organe quelconque du véhicule moteur.

6 Vérification des autorisations.

Le machiniste ne peut admettre sur le véhicule moteur que les tiers autorisés à y prendre place; la vérification des permis lui incombe.

Le chef de train a le droit de contrôler les autorisations.

7 Conduite des tiers sur les véhicules moteurs.

Les personnes autorisées à prendre place sur le véhicule moteur doivent se tenir de façon à ne pas gêner le travail du machiniste, du chauffeur ou du convoyeur, à ne pas détourner leur attention et à veiller à leur propre sécurité.

Elles ne peuvent engager de conversation étrangère au service.

8 Obligations du machiniste-instructeur.

Le machiniste-instructeur porteur d'un permis Sp. 1/M.A. 21-11 doit, dans la limite des places disponibles, prendre place dans le poste de conduite des véhicules moteurs, quelque soit l'engin moteur remorquant le train.

Il a autorité sur le machiniste qui dessert celui-ci.

Livret hlt

1. IV.

Page 4.

S'il prend la conduite du véhicule moteur (ce qu'il ne peut faire que lorsqu'il est affecté au mode de traction dont relève l'engin), c'est-à-dire s'il occupe l'emplacement normal de conduite d'où se fait la manœuvre du frein, du modérateur, manipulateur ou controller; le machiniste-instructeur prend les obligations du machiniste; en ce cas, celui-ci partage les obligations du chauffeur ou du convoyeur.

Si le machiniste-instructeur laisse l'occupation du poste de conduite au machiniste, ce dernier garde l'entière responsabilité de la conduite du véhicule moteur. La responsabilité de l'agent de surveillance est la même que celle du machiniste à moins qu'il n'ait été chargé d'une mission spéciale bien déterminée.

9 Fonctionnaires techniques en stage.

Les fonctionnaires techniques accomplissant le stage de machiniste ne peuvent conduire le véhicule moteur qu'accompagnés par un machiniste-instructeur affecté au mode de traction dont relève l'engin et sous la responsabilité de celui-ci.

Sp. 1/M.A. 21-11.

Société Nationale des
Chemins de Fer Belges



Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen

PERMIS de prendre place dans le poste de conduite des engins de traction

VERGUNNING om plaats te nemen in de stuurposten van het tractiematerieel

Dispositions spéciales.

1. L'agent en service ne peut se servir du présent permis que si sa présence est absolument nécessaire dans le poste de conduite.
2. La personne munie du présent permis doit se tenir de façon à ne pas gêner le travail du machiniste et du chauffeur ou du conducteur, à ne pas détourner leur attention et à veiller à sa propre sécurité, notamment en évitant de se placer en dehors du gabarit.
3. Sauf indication contraire, le présent permis dispense le porteur d'un titre de transport supplémentaire.
4. Le fait d'être en possession d'un permis ne dispense, en aucun cas, les agents de la Société de l'obligation de devoir disposer d'un titre de transport régulier entre leur résidence administrative et leur domicile.

Bijzondere beschikkingen.

1. De bediende in dienst mag alleen van deze vergunning gebruik maken indien zijn aanwezigheid werkelijk vereist is in de stuurpost.
2. De houder van deze vergunning mag de machinist, de stoker of de bestuurder niet hinderen, hun aandacht niet afleiden en moet waken voor zijn eigen veiligheid, in de eerste plaats door binnen het vrije-ruimteprofiel te blijven.
3. Behalve andersluidende bepaling, is de houder van deze vergunning niet verplicht zich van een bijkomend vervoerbewijs te voorzien.
4. Het bezit van een vergunning ontslaat de bediende van de N.M.B.S. in geen enkel geval, van de verplichting over een regelmatig vervoerbewijs te beschikken tussen hun woon- en standplaats.

212915

Livret hlt
1. IV.
Annexe 3.


Valable sur les lignes : — Geldig op de lijnen :

SPEKIMEN

Volv dispositions spéciales au verso.
 Zie bijzondere beschikkingen op keerzijde.

(hier ploeten)

N^o **Année 196**
 Jaar



Traction	Tractie
VAPEUR	STOOM
DIESEL (*)	DIESEL (*)
ELECTRIQUE	ELECTRICHE

M _____

est autorisé à prendre mag plaats nemen in de place dans le poste de stuurpost van het hier-conduite des engins de boven vermeld tractie-traction indiqués ci-des-matériau.

Bruxelles, Brussel 196...

Au nom de la Société, Namens de Maatschappij,

* Sauf dans les T.E.E. * Behalve in de T.E.E.

SPEKIMEN

Les porteurs des Sp. 1/M.A. 21-11 portant le cachet ci-après sont admis dans les TEE.

De dragers van Sp. 1/M.A. 21-11 welke de hier-nevens afgebeelde stempel dragen, zijn toegelaten in de TEE.

VALABLE dans les postes de conduite des
GELDIG in de stuurposten van de



Mars 1961.

Table des matières.

CHAPITRE V.

CONNAISSANCE DE LIGNE ET PILOTAGE.

	Numéro des articles
Connaissance d'une ligne	1
Etude d'une ligne	2
Révision bimestrielle de la connaissance des lignes	3
Tenue des fiches de connaissance de lignes	4
Demande de pilote	5
Fourniture de pilote	6
Obligations du machiniste piloté	7
Obligations du pilote	8
Pilotage par un agent de l'Exploitation ...	9
Connaissance des lignes étrangères	10

CHAPITRE V.

CONNAISSANCE DE LIGNE ET PILOTAGE.

1 Connaissance d'une ligne.

a) Chaque machiniste desservant un véhicule moteur doit connaître la ligne qu'il est appelé à parcourir, c'est-à-dire qu'il doit connaître :

- le profil en long et le tracé en plan de la ligne;
- l'emplacement des gares, des points d'arrêt et des bifurcations;
- l'emplacement des signaux;
- la signification des signaux;
- la réglementation de circulation en vigueur sur la ligne;
- les consignes spéciales.

La connaissance des points ci-dessus est indispensable pour assurer la régularité parfaite du service de trains.

b) Toutefois, en cas de nécessité, les trains peuvent être détournés de la ligne prévue, sur le seul commandement des signaux, par les itinéraires prévus à la liste 57 reprise en annexe du fascicule 3, chapitre I.

Le machiniste qui assure un tel détournement sans pilote doit, lors du franchissement des signaux de direction situés sur le trajet inhabituel, se tenir prêt à arrêter le train comme lorsqu'il est engagé sur un itinéraire erroné, après avoir franchi un signal muni d'un panneau Y.

En outre, pour assurer la sécurité du parcours sur l'itinéraire imprévu, il conduit le train à une vitesse correspondant à la difficulté du parcours et à sa connaissance de la ligne.

Dans un souci de limiter la perte de temps, le machiniste doit donc avoir une connaissance sommaire de l'emplacement des signaux sur cet itinéraire imprévu (voir article 2).

Livret hlt

1. V.

Page 2.

2 Etude d'une ligne.

a) Le profil en long, le tracé de la ligne, l'emplacement des gares, des points d'arrêt, de bifurcation et des signaux, sont à étudier en parcourant la ligne en service « étude de ligne » et en étudiant les plans schématiques de signalisation (voir 2. XII — art. 1).

L'étude de la signification des signaux et la réglementation de circulation fait l'objet du livret hlt (voir 1. X — art. 10 à 30).

Les consignes spéciales sont mises à la disposition des machinistes au service de cour (voir 2. XII — art. 123).

b) La connaissance sommaire des itinéraires prévus à la liste 57 est entretenue au moyen d'un parcours aller et retour par an et l'étude approfondie des P.S.S.

3 Revision bimestrielle de la connaissance des lignes.

a) Le machiniste annote bimestriellement sa connaissance des lignes sur une fiche M. 536. Les inscriptions sont faites à l'encre.

Du 1 au 10 de chaque mois impair, le machiniste complète d'initiative la fiche M. 536 en inscrivant, en regard de chaque section de ligne figurant sur ce formulaire, la mention « oui » ou « non ». Il signe et date, au bas de la colonne se rapportant au mois considéré.

Une seule mention doit être apposée pour toutes les lignes reprises sous une même rubrique, à la liste 57 du tome III du livret du service des trains.

Lorsque l'agent acquiert la connaissance d'une section de ligne, il inscrit dans la colonne « Observations » et en regard de cette section, la mention « oui » suivie de la date et de sa signature.

L'agent n'ayant plus parcouru une section de ligne depuis deux mois et qui se rend compte que sa connaissance de cette section n'est plus précise, est tenu de déclarer en temps utile de ne plus la connaître. A cet effet, il inscrit dans la colonne « Observations » en regard de cette section,

la mention « non » suivie de la date et de sa signature. Cette mention ne sort son effet que le 5^e jour qui suit celui où elle a été signée.

Lorsque des modifications importantes sont effectuées à la signalisation d'une ligne que l'agent ne parcourt plus depuis, au moins, deux mois, l'inscription « non » doit, éventuellement, être apportée par l'agent au moment où il signe, au livre d'ordres, l'avis de mise en service des modifications dont question ci-dessus. Cette mention ne sort son effet que le jour de la mise en service.

b) Si, dans le délai d'un an, le machiniste n'a plus parcouru un itinéraire prévu à la liste 57, il peut demander de pouvoir parcourir cet itinéraire en étude sommaire.

4 Tenue des fiches de connaissance de ligne.

Les fiches de connaissance de ligne doivent être conservées par l'agent dirigeant le service.

Le machiniste qui déclare ne plus connaître une section de ligne qu'il connaissait auparavant, justifie le fait à la fiche M. 536; le machiniste-instructeur de la série examine la justification, compte tenu des prestations de l'intéressé au cours des 2 mois écoulés pour les services réguliers et au cours des 12 mois écoulés par les itinéraires prévus à la liste 57 dont question à l'art. 1.

5 Demande de pilote.

Le machiniste qui doit assurer un service sur une section de ligne qu'il ne connaît pas, attire l'attention de l'agent dirigeant le service.

Il mentionne la demande à sa feuille de travail M. 464 et la fait viser par l'agent qui le commande.

6 Fourniture de pilote.

La remise chargée de la fourniture du pilote doit indiquer à sa feuille de travail, l'endroit de l'embarquement.

Le pilote doit, dès son arrivée, se mettre en rapport avec l'agent de surveillance de la gare ou du poste intéressé pour connaître l'endroit précis de l'embarquement.

Livret hlt

1. V.

Page 4.

7 Obligations du machiniste piloté.

Le machiniste piloté demeure normalement à son poste de conduite et garde toutes ses responsabilités, sauf en ce qui concerne le respect des signaux, des vitesses imposées et des arrêts à réaliser pour lesquels il se conforme aux indications du pilote; toutefois, en cas d'urgence, il intervient d'initiative.

Il peut également confier la desserte du train au pilote dans les conditions exposées à l'art. 8.

8 Obligations du pilote.

Le pilote est responsable du respect des signaux des vitesses autorisées et des arrêts à réaliser. A cet effet, il donne en temps utile les indications nécessaires au machiniste qui conduit.

Le pilote se place près du robinet du mécanicien et effectue lui-même un freinage d'urgence si son intervention s'avère nécessaire.

Au besoin, le pilote se fait indiquer, avant le départ, par le machiniste, la manœuvre du freinage d'urgence.

Si le pilote est habitué à desservir les trains de la même catégorie, il peut assurer lui-même la conduite s'il connaît la desserte du véhicule moteur.

Remarque pour la traction électrique.

Lorsque le pilote n'est pas au courant des signaux spécifiques à la traction électrique, le machiniste lui-même fait le nécessaire pour respecter ces signaux (abaissement pantographes — fin caténaire — interruption de courant — bandes blanches sur poteaux sous une lame d'air, etc.).

Le machiniste remet d'office au pilote, qui n'est pas conducteur de trains électriques, la liste prévue au livre de bord (voir 11. VIII — art. 313) relative aux abaissements permanents des pantographes par ligne.

Juillet 1960.

9 Pilotage par un agent de l'Exploitation.

Exceptionnellement, l'intervention d'un agent E peut être requise pour piloter un train à l'entrée de la gare ou pour la traversée de la gare.

Dans ce cas, cet agent donne, en temps utile, les indications nécessaires au machiniste en ce qui concerne les emplacements des signaux à respecter et les vitesses autorisées.

Si le train est conduit par un seul agent, l'agent E se fait expliquer la manœuvre du frein continu de façon à pouvoir effectuer un freinage d'urgence en cas de défaillance du machiniste.

10 Connaissance des lignes étrangères.

Les machinistes appelés à circuler sur les lignes étrangères à la S.N.C.B. ont l'obligation de connaître la signalisation et les règlements de circulation appliqués sur les lignes parcourues de ces réseaux étrangers (allemands, français, luxembourgeois, hollandais).

Ils s'instruisent de ces règlements au moyen de la documentation qui leur est remise ou qui est en permanence à leur disposition au bureau de l'agent dirigeant le service et au cours des séances de théorie (leçons spécialisées et leçons réservées à la signalisation et la circulation sur les lignes étrangères).

CHAPITRE VI.

PRESTATIONS.

1 Durée de la prestation.

La prestation journalière du personnel roulant est fixée à 7,30 heures en moyenne.

Aucune prestation ne peut dépasser la limite maximum de 10 heures par jour et elle doit être comprise dans une amplitude maximum de 12 heures consécutives, hors les cas de force majeure et de nécessité imprévue.

2 Cas de force majeure.

Sont notamment considérées comme commandées par une force majeure ou nécessité imprévue, les prestations requises pour atteindre le premier dépôt lorsque le maximum de 10 heures est ou sera dépassé par suite :

- a) Accident (détresse, obstruction des voies, déraillements, avaries ou accidents graves au moteur, rencontre d'un train en détresse ou partie d'un train scindé, éboulement, affaissement ou déformation grave des voies) ;
- b) Brouillard intense et forte neige ;
- c) Engorgement d'une section ou d'une gare ;
- d) Ou autres cas revêtant le même caractère de gravité.

Si le remplacement n'est pas effectué, la justification en est fournie d'office par l'agent de surveillance à son chef immédiat et est mentionnée au rapport du chef de train et à la feuille de travail du machiniste.

3 Mesures à prendre pour le remplacement du personnel.

En aucun cas, lorsque les heures maxima de travail sont dépassées, les agents des trains ne peuvent abandonner dans une gare intermédiaire le service qu'ils sont chargés d'assurer, mais les chefs de gare ont pour devoir

Livret hlt

1. VI.

Page 2.

de prendre toutes les mesures nécessaires pour accélérer l'acheminement des trains vers une gare ou un dépôt désigné pour le remplacement du personnel.

4 Coupures.

Il ne peut être défalqué qu'une seule interruption de service dans une même prestation, tant à la résidence de l'agent qu'en dehors de sa résidence.

Pour qu'elle puisse être défalquée, l'interruption doit être égale ou supérieure à 2 heures; elle doit être prévue au tableau de service et tomber environ entre la 2^e et la 6^e heure de la prestation.

Le personnel roulant doit toujours bénéficier de la coupure prévue normalement à moins que l'octroi de la coupure n'entraîne une amplitude de la prestation de plus de 12 heures, ou en cas de force majeure ou de nécessité imprévue (voir art. 2).

Lorsqu'un personnel de planton doit exécuter un service pour lequel une coupure est régulièrement prévue au livret de service, le personnel est obligé d'accepter la coupure.

5 Intervalle.

L'intervalle entre deux prestations consécutives doit comprendre une durée libre de tout service :

- a) **A la résidence de l'agent**, de 12 heures au moins. Toutefois, en cas de retard du train desservi et pour permettre à l'agent d'assurer le service suivant prévu dans le roulement régulier de la série, la durée du repos à la résidence peut être réduite exceptionnellement à 10 heures;
- b) **Hors de la résidence de l'agent**, de 8 heures au moins; cet intervalle s'appelle découcher prévu.

6 Découcher imprévu.

Hors les cas de force majeure et de nécessité imprévue (voir art. 2) et les cas d'épuisement des réserves en résultant, aucune prestation de service ne peut dépasser 10 heures.

Septembre 1959.

Le personnel se trouvant dans une remise désignée pour son remplacement, a le droit d'y découcher s'il ne peut d'après la durée normale du trajet restant à effectuer, atteindre son point d'attache, le terminus du train ou le prochain dépôt relais sans dépasser la prestation maximum de 10 heures.

La remise où a lieu un découcher imprévu doit en informer immédiatement la remise d'attache de l'agent. Si ce dernier en exprime le désir, la remise d'attache en informe sa famille.

7 Liste des remises désignées pour le remplacement du personnel roulant des locomotives en cas de dépassement de la prestation maximum admise.

a) TRACTION A VAPEUR OU DIESEL.

Aarschot	- Latour
Anvers-Dam	Louvain
Ath	Merelbeke
Bertrix	Monceau
Braine-le-Comte	Mons
Bruxelles-Midi (pour les trains de voyageurs seulement)	Montignies
Courtrai	Ronet
Haine-St-Pierre	St-Ghislain
Hasselt	Schaerbeek
Herbesthal	Stockem
Jemelle	
Kinkempois	

b) TRACTION ELECTRIQUE.

Anvers-Central	Louvain
Anvers-Schijnpoort	Monceau
Arlon	Ronet
Bruxelles-Midi	Ostende
Charleroi-Sud	Schaerbeek
Jemelle	Stockem
Liège-Guillemins	

Livret hlt

1. VI.

Page 4.

8 Répression des abus.

Des sanctions sont prises à l'égard des agents qui ont sollicité abusivement leur remplacement ainsi qu'à l'égard de ceux qui, ayant reçu régulièrement une demande fondée de remplacement sont reconnus en défaut.

9 Rentrée après un découcher imprévu.

Après un découcher imprévu, le personnel doit rentrer à sa remise d'attache, dans la limite d'une prestation maximum de 10 heures, y compris le temps à consacrer aux opérations prévues tels que le remisage de la locomotive. La rentrée doit avoir lieu par une voie directe, soit haut-le-pied, soit à vide, soit en desservant des trains dans la direction de sa remise d'attache, sans la dépasser.

Le point de départ du train de retour à desservir peut se trouver au delà de la remise où le personnel a découché, à la condition qu'il soit situé dans la zone dont fait partie la remise ou la gare où a eu lieu le découcher.

10. Liste des gares limitant la zone de chaque remise ou gare.

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
GROUPE D'ANVERS.		
Aarschot	16	Booischot
	35	Testelt
Anvers-Dam	29	Rotselaar
		Hulshout
		Anvers-B. E.
		» Nord
		» Central
Berchem	12	» Sud
		» Kiel
		Wilrijk
		Kapellen
		Anvers-B. E.
		» Sud
		» Central
		» Kiel
		Wilrijk

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
--------	--------------------	------------------------

GRUPE D'ANVERS (Suite).

Landen	21	St-Trond
	147	Orp
	127	Hannut
	36	Ezemaal
		Jeuk-Rosoux
Louvain	36	Veltem
		Vertrijk
	53	Hambos
	35	Wezemaal
	139	Heverlee

GRUPE DE BRUXELLES.

Schaerbeek	36	Zaventem
	25	Vilvorde
	91	Forest-Midi
		Bruxelles-Nord
		Bruxelles-Midi
	161	Bruxelles-T. T.
	50	Etterbeek
		Jette
Bruxelles-Midi et Bruxelles-Midi (A.R.)	91	Schaerbeek-Formation
		Bruxelles-Midi
		Bruxelles-Nord
		Bruxelles-T. T.
		Schaerbeek-Josaphat pour la direction de Linkebeek
	96	Hal
	124	Uccle-Calevoet

GRUPE DE CHARLEROI.

Luttre	117	Manage
	124	Baulers
		Monceau
	119	Jumet-Brûlotte
Monceau	124	Luttre
	124/130	Montignies
	130A	St-Martin
	140	Lodelinsart
	132	Jamioux
	112	Fontaine-l'Evêque
	Trazegnies	

Livret hlt

1. VI.

Page 6.

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
--------	--------------------	------------------------

GROUPÉ DE CHARLEROI (Suite).

Montignies	130/124	Monceau
	130	Tamines
	140	Lodelinsart
	138	Bouffioulx
	130/130A	St-Martin
	130/132	La Sambre
Tamines	130	Montignies
	147	Moustier
	150	Fleurus
Walcourt	132	Fosse
		Falemprise
		Ham-sur-Heure
	132/111	Thuillies
	135	Fraire
	136	Hemptinne

GROUPÉ DE GAND.

Alost	50	Schellebelle
		Essene-Lombeek
	57	Termonde
	82	Burst
	61	Baardegem
Bruges	50	Jabbeke
		Oostkamp
	51	Bruges-Maritime-Form.
	58	Sijsele
	66	Zedelgem
Courtrai	69	Menin
	75	Tourcoing — Waregem —
		Néchin
	66	Ingelmunster
Merelbeke	50	Gand-St-Pierre
		Schellebelle
	58	Gand-Maritime
	72	De Pinte

Septembre 1959.

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
GROUPE DE GAND (Suite).		
Termonde	57	Zele
	56	Hamme
	52	St-Amands
		Schoonaarde
	60	Opwijk
	57	Alost-Nord
St-Nicolas-Waas	53	Buggenhout
	54	De Klinge
	59	Temse
	56	Beveren-Waas Waasmunster

GROUPE DE HASSELT.		
Hasselt	19	Houthalen
	35	Spalbeek
	20	Diepenbeek
	21	Hendrikstraat
	21A	Winterslag (pour Anvers, Liège et Landen)
Mol	15	Geel
		Balen-Usines
	17	Bourg-Léopold

GROUPE DE LIEGE.		
Gouvy	42	Trois-Vierges
	163	Limerlé
Herbesthal	49	Raeren
	39	Montzen
	36	Dolhain
Kinkempois	125	Flémalle-Haute
	36	Ans
		Fexhe-le-Haut-Clocher
		Chaufontaine
	38	Vaux
	40	Visé
	34	Liège-Vivegnis
Statte	43	Tilff
	125	Andenne
		Amay
	126	Régissa
Montzen	127	Huccorgne
	—	Aix-Ouest
	24	Fouren-St-Martin
	39	Herbesthal

Livret hlt

1. VI.

Page 8.

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
--------	--------------------	------------------------

GRUPE DE MONS.

Ath	90	Lessines
		Brugellette
	94	Ghislenghien
		Chapelle-à-Wattines
Braine-le-Comte	81	Huissignies
	100	Vaudignies
	96	Hennuyères
		Soignies
Haine-St-Pierre	123	Ecaussinnes-Carières
		Grandchamps
	123/115	Quenast
	115	Clabecq
Mons	108	Binche
	112	Piéton
		Havré-Ville
	113	Bascoup
	123	Ecaussinnes-Carières
	114	Rœulx
St-Ghislain	116	Manage
	96	Jurbise
		Frameries
	97	St-Ghislain-Hornu
	98	Pâturages
	109	Harmignies
Tournai	112	Havré-Ville
	97	Mons
		Quiévrain
	78	Harchies
	90A	Dour
Tournai	90A/98	Pâturages
	100	Sirault
	78	Antoing
	87	Pecq
	Néchin	
	Havannes	
	Blandain	

Septembre 1959.

Remise	Numéro de la ligne	Gares limitant la zone
GROUPE DE NAMUR.		
Bertrix	165	Straimont
	166	Paliseul
	165	Libramont
Jemelle	162	Marloie
		Grupont
	150	Eprave
Latour	155	Ecouviez
	165	Signeulx
		Meix-devant-Virton
Ronet	161	Rhisnes
	142	Vedrin
	125	Marche-les-Dames
	130	Franrière
	162	Jambes-Etat
	154	Jambes-Nord
Stockem	162	Hachy
		Autelbas

11 Opérations de rentrée à la remise.

Après un découcher imprévu, le personnel termine son service à sa rentrée à la remise après accomplissement de toutes les opérations prévues, y compris le remisage de la locomotive.

Cependant, quand la remise dispose de réserves à cet effet, elle fera relayer le personnel à la rentrée.

12 Deuxième découché.

Tout personnel amené à découcher une deuxième fois au cours d'une même absence, doit être renvoyé soit haut-le-pied, soit à vide à sa remise, immédiatement après le découcher. Ce personnel ne peut être réutilisé, au plus tôt, qu'au début du 4^e jour (jour D) à compter du jour de départ (jour A) et après avoir disposé d'un intervalle minimum de 12 heures à la résidence.

Livret hlt

1. VI.

Page 10.

En cas de découcher de jour, le personnel roulant a droit à un alternement, qui autant que possible précède ou suit immédiatement ce service, lorsque le total des deux prestations excède 10 heures dans la même journée astronomique.

13 Repos.

Le personnel des trains dispose annuellement de 65 repos à concurrence d'au moins 10 jours par période de deux mois consécutifs, avec minimum de 4 jours par mois et à des intervalles ne dépassant normalement pas 8 jours et ne pouvant dépasser 15 jours au maximum.

Les périodes de deux mois consécutifs sont à compter du premier jour d'un mois impair (janvier, mars, etc.).

14 Repos du personnel assurant le service de route.

Pour être valable le repos doit comporter un intervalle minimum de 34 heures; en outre, il doit commencer au plus tard la veille à 20 heures, ou à 23 heures en cas de repos de suppression prévu au livret, ou à 22 heures en cas de retard du train desservi; le service ne peut pas recommencer avant 6 heures le lendemain du repos, ou à 5 heures s'il s'agit d'un repos de suppression prévu au livret.

L'agent libéré après 22 heures la veille de son repos est tenu, sous peine de voir considérer son repos comme valable, d'en aviser le personnel de surveillance qui pourra lui assigner un service pour le lendemain.

Deux repos fusionnés doivent comporter un minimum de $34 + 24 = 58$ heures.

15 Repos du personnel assurant le service de manœuvre.

Un repos normal doit comporter un intervalle minimum de 34 heures, commencer au plus tard à 22 heures et ne pas se terminer avant 6 heures.

Lorsqu'un repos coïncide avec l'alternement normal, l'intervalle libre de tout service peut être réduit à 32 heures et ne comprendre qu'un minuit.

Les repos coïncidant avec un alternement peuvent être accordés suivant les formules ci-après :

	1 ^{re} semaine	2 ^e semaine	3 ^e semaine	Total
1 ^{re} formule	32 h.	32 h.	56 h.	} 120 h.
2 ^e »	36 h.	36 h.	48 h.	
3 ^e »	48 h.	48 h.	24 h. strict minimum 2 repos de 24 heures ne pouvant se succéder	

D'autres formules se conciliant avec l'intérêt du service peuvent être admises, mais une formule comportant un intervalle de moins de 32 heures ne peut être instaurée qu'avec l'accord unanime du personnel intéressé et moyennant ratification par la Commission paritaire régionale.

16 Heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires (y compris celles prestées au delà de la limite de 10 heures) non compensées au cours du trimestre sont rétribuées à 150 % du taux horaire; celles prestées au delà de la limite de 10 heures et qui ont été compensées, donnent droit à un sursalaire de 50 % du taux horaire.

FASCICULE 1.

CHAPITRE VII.

ORGANISATION DU SERVICE.

TABLE DES MATIERES.

	N° des articles
Equipement des véhicules moteurs	1
Roulement des véhicules moteurs et du personnel	2
Equipes diverses	3
Plantons et réserves	4
Entrée dans les séries	5
Sortie des séries	6
Prise de service	7
Personnel voyageant haut-le-pied	8
Tenue de la feuille de travail et irrégularités en cours de service	9
Continuation du service après un accident	10
Terminaison du service	11
Absence du service	12
Demande de congé	13
Reprise du service après absence	14

CHAPITRE VII.

ORGANISATION DU SERVICE.

1 EQUIPEMENT DES VEHICULES MOTEURS.

Chaque véhicule moteur, doit, en principe, pour pouvoir circuler en pleine voie et dans les gares, être équipé d'un matériel complet.

Ce matériel comprend :

- a) le matériel de sécurité et de protection ainsi que le matériel commun aux véhicules moteurs de plusieurs modes de traction (voir annexe I) ;
- b) le matériel technique commun à tous les véhicules moteurs du même mode de traction (voir annexe II — diesel, électrique, vapeur) ;
- c) le matériel technique spécial à certains véhicules moteurs.

La liste du matériel repris sous c se trouve dans les postes de conduite de ces véhicules moteurs.

Les annexes I et II ainsi que la liste spéciale présente dans les postes de conduite de ces véhicules moteurs, constituent l'inventaire du matériel qui doit toujours être complet ou complété à la première occasion favorable.

Les services de cour et les postes de préparation de la traction électrique disposent en permanence d'un exemplaire de tous les objets marqués d'une croix aux annexes I et II pour permettre aux machinistes le remplacement **immédiat** des objets nécessaires (1).

Le remplacement des objets non marqués d'une croix, incombe au service d'entretien (de la remise ou de l'atelier) suivant les indications du personnel roulant (1).

(1) Cette disposition entre en vigueur à partir du 1^{er} février 1961.

Livret hlt

1. VII.

Page 2.

2 ROULEMENT DES VEHICULES MOTEURS ET DU PERSONNEL.

Le roulement des véhicules moteurs est repris au livret du service des véhicules moteurs qui est réédité en même temps que les documents horaires.

Les services sont groupés par série et par remise.

Les séries sont classées dans l'ordre alphabétique; les séries des trains de voyageurs et mixtes reçoivent les lettres A à I, celles des trains de marchandises les lettres J à Q et celles des manœuvres et de relais les lettres R à Z en commençant par les véhicules moteurs les plus puissants de chaque catégorie.

Le personnel des trains dispose annuellement d'environ 65 jours de repos. Les séries sont établies en conséquence tout en respectant l'ordre général 13 du 15.3.1929.

Les roulements sont portés à la connaissance du personnel roulant par voie d'affichage.

3 EQUIPES DIVERSES.

Les séries sont subdivisées en :

1. séries en **simple équipe**, quand chaque véhicule moteur est desservi normalement par un machiniste (et chauffeur) ou conducteur;
2. séries en **double équipe**, quand chaque véhicule moteur est affecté de façon normale à deux machinistes (et chauffeurs) ou deux conducteurs;
3. séries en **triple équipe**, quand le nombre de machinistes (et chauffeurs) ou conducteurs est porté à trois.

4 PLANTONS ET RESERVES.

Les séries des trains de voyageurs, d'une part, et parfois celles de trains de marchandises importants comprennent des services de planton, dont le nombre est déterminé

d'après les besoins journaliers. Les véhicules moteurs de ces services sont tenus continuellement en ordre de marche, de façon qu'à la première réquisition, elles puissent être chargées sur-le-champ de la remorque d'un convoi. Dès le départ d'un **planton**, celui-ci **doit** être reconstitué au moyen des réserves dont la remise dispose.

Contrairement à la règle admise pour les plantons, les **réserves avec personnel peuvent** être reconstituées.

Il en est de même des réserves sans locomotive qui sont laissées à la disposition des remises pour assurer les éventualités qui se présentent (pilotes, remplacement des personnels des trains en passage, etc.).

Les machinistes, conducteurs, convoyeurs et chauffeurs, assurant un service de planton ou de réserve, doivent être munis de vivres suffisants pour un découcher éventuel.

Tout découcher inopiné doit être signalé par télégramme par la remise où les agents découchent à celle dont ils relèvent. Un agent qui rentre à son dépôt après un découcher inopiné ne peut plus être utilisé à son retour pour compléter sa prestation.

5 ENTREE DANS LES SERIES.

- a) Au moment de la première utilisation régulière comme chauffeur et comme machiniste, les agents sont avisés qu'ils doivent adresser une demande écrite à leur chef **immédiat** pour obtenir la desserte d'un type de véhicule moteur dans une série déterminée.
- b) Au fur et à mesure de leur réception, les demandes sont inscrites dans un registre spécial prévoyant des feuilles distinctes pour chacune des séries du roulement; les demandes des machinistes et celles des chauffeurs sont enregistrées séparément.
- c) Les machinistes et chauffeurs sont tenus de viser l'inscription de leur demande au registre ad hoc.
- d) Les demandes inscrites au registre sont classées au dossier des intéressés.

Livret hlt

1. VII.

Page 4.

- e) Le chef immédiat procède personnellement à la désignation des intéressés d'après l'ancienneté des candidats inscrits au moment où les vacances se produisent; il donne la priorité pour leur réutilisation dans leur série d'origine aux agents qui en ont été éloignés antérieurement par suite de réduction du nombre de services et il élimine les postulants qui n'ont pas toutes les aptitudes requises. Ces derniers sont avisés, par écrit, du motif de leur élimination.

Les véhicules moteurs diesel et électriques sont confiés aux agents dont les aptitudes sont en rapport avec les particularités de ce matériel.

- f) Pour les agents dont la première nomination s'est faite à la même date, le rang d'ancienneté est déterminé par l'année de l'examen et le numéro de classement obtenu.
- g) Lorsqu'une vacance se produit dans une série pour laquelle aucune demande n'a été faite, le chef immédiat désigne d'office l'agent à y utiliser en choisissant celui-ci dans une série moins importante et en tenant compte des aptitudes de l'intéressé.
- h) Lorsqu'une nouvelle série doit être organisée, le personnel en est avisé par voie d'avis à afficher dans les valves; la date extrême pour l'introduction des demandes y est indiquée de façon à permettre au chef immédiat de procéder à temps aux désignations nécessaires en vue de la mise en service du nouveau roulement.
- i) L'ensemble des séries de manœuvres ou de relais du même mode de traction doit être envisagé, quel que soit le type de locomotive, pour la désignation des titulaires entrant dans les séries. Les agents qui sollicitent ces séries sont désignés d'après l'ancienneté mais la priorité doit être accordée :
1. aux machinistes, chauffeurs et conducteurs reconnus inaptes par le service médical et à ceux qui sont atteints d'un trouble de l'acuité visuelle corrigé par le port de verres appropriés;
 2. aux machinistes, chauffeurs et conducteurs qui ont été éloignés de ces séries par suite de la réduction du nombre de services;

3. aux agents des séries de route importantes (âges de 50 ans et plus).
- j) Les agents ayant sollicité plusieurs séries et ayant obtenu satisfaction pour l'entrée dans une de celles-ci sont biffés des listes se rapportant aux autres séries sollicitées du même mode de traction. Pour obtenir une nouvelle série, ils doivent introduire une nouvelle demande, mais les agents transférés à leur demande dans une série moins importante, ne peuvent obtenir leur rentrée dans une série plus importante qu'après un délai de deux ans.
- k) Les agents transférés régulièrement et à titre définitif dans une autre remise doivent adresser une demande écrite à leur nouveau chef immédiat. Ils sont mis sur le même pied que les autres machinistes de la remise.
- Les chauffeurs transférés régulièrement et à titre définitif dans une autre remise doivent, s'ils en font la demande, être versés en série en lieu et place des faisant fonctions de chauffeur.
- l) Les agents détachés dans d'autres remises ne peuvent entrer en compétition avec le personnel roulant définitif et temporaire de la remise où ils sont détachés pour ce qui concerne l'attribution des séries.
- Lorsqu'ils rentrent à leur remise d'origine, ces agents reprennent leur rang dans les séries qu'ils avaient abandonnées.
- m) Pour la désignation des chauffeurs, il y a lieu de donner la priorité aux machinistes en surnombre.

6 SORTIE DES SERIES.

a) Inaptitude ou mauvais services.

Les chefs immédiats peuvent retirer des séries les agents qui ne donnent pas satisfaction.

Les intéressés doivent recevoir, par écrit, avis motivé préalable de la mesure. Ils sont versés dans d'autres séries en rapport avec leurs aptitudes sans toutefois léser les droits acquis de leurs collègues des séries dans lesquelles ils sont versés.

Livret hlt

1. VII.

Page 6.

Les agents retirés de série par mesure d'ordre perdent l'ancienneté qu'ils avaient acquise dans toutes les séries où ils ont fonctionné.

b) Réduction du nombre de services d'une série déterminée.

1. En cas de réduction du nombre de services d'une série, l'agent qui y est entré le dernier doit en être retiré pour être réutilisé, éventuellement, dans sa série d'origine où il acquiert l'ancienneté d'utilisation qu'il aurait pu avoir s'il ne l'avait pas quittée. Si l'intéressé n'a pas de série d'origine, il est versé dans le cadre flottant.

Les machinistes utilisés dans un poste de chauffeur ont cependant la priorité sur les chauffeurs en vue de leur maintien en série.

2. Les agents retirés de série par suite de la réduction du nombre de services ont la priorité absolue pour être réintégrés dans cette série en cas de vacance ultérieure; le chef immédiat les réinscrira d'office au registre ad hoc au moment de leur retrait de la série envisagée.
3. Lorsque des agents doivent être utilisés dans des fonctions inférieures, ce sont les moins anciens dans le grade qui sont désignés, quelles que soient les séries dans lesquelles ils fonctionnent.

Lorsque ces agents sont en ordre utile de réutilisation dans leur fonction normale, ils sont informés qu'ils doivent adresser une nouvelle demande écrite à leur chef immédiat pour obtenir une série déterminée et ils ont éventuellement la priorité pour être réintégrés dans leur série d'origine conformément aux dispositions du paragraphe e) de l'article précédent. Les agents réintégrés dans ces conditions conservent leur ancienneté en série, déduction faite du temps pendant lequel ils en ont été éloignés.

4. Les chefs immédiats retirent d'office des séries de manœuvres ou de relais, les agents aptes à tous services pour y incorporer les agents repris à l'alinéa i) de l'article précédent.

7 PRISE DE SERVICE.

A la prise du service au bureau du contremaître de cour, une feuille de travail M. 464 ou M. 465 est remise au machiniste.

Si la prise de service a lieu en dehors de la remise, la feuille de travail est remise par le machiniste chargé de la préparation de la locomotive ou par le personnel de surveillance de la gare.

Dans les installations M.A. où il n'y a pas d'agent pour surveiller les sorties de locomotives, la locomotive doit, à l'heure prévue de sortie, se présenter au signal de sortie. En cas d'absence du machiniste ou du chauffeur, l'agent présent doit aviser la gare de l'absence de son collègue.

8 PERSONNEL VOYAGEANT HAUT-LE-PIED.

Le personnel astreint à voyager haut-le-pied est tenu de remettre sa feuille de travail au chef de train avant d'y prendre place et de la redemander au terminus du parcours haut-le-pied.

La feuille de travail doit être complétée par la mention :
« Personnel voyageant haut-le-pied le
de à » cette
mention doit être signée par l'agent dirigeant le service de cour.

Le signataire appose le timbre à date de la remise ou du poste.

9 TENUE DE LA FEUILLE DE TRAVAIL ET IRREGULARITES EN COURS DE SERVICE.

Lors de la desserte de trains de voyageurs le machiniste remet sa feuille de travail au chef de train si celui-ci existe.

Lorsque le train n'est pas escorté par un chef de train, le machiniste garde sa feuille de travail et y mentionne pour chaque train les heures de départ et d'arrivée obligées et réelles.

Livret hlt

1. VII.

Page 8.

Le machiniste a pour obligation de remettre sa feuille de travail au personnel des gares lorsque celui-ci juge utile d'y annoter certaines indications.

Le machiniste mentionne au verso de sa feuille de travail tout fait intéressant la sécurité ou la régularité du service effectué : dépassements de signaux fermés, défauts constatés à la signalisation, à la voie, au matériel ainsi que toutes les infractions aux règlements et consignes commises par le personnel des services de l'exploitation, de la signalisation et de la voie, en rapport avec l'exécution du service de machiniste (pour la traction diesel : voir aussi fascicule 9 — chapitre I — art. 9 à 15).

Enfin, le machiniste justifie les retards à charge du service de la traction.

Le machiniste ne peut effectuer des travaux d'écritures pendant les parcours; ceux-ci doivent se faire à l'occasion des arrêts, à l'arrivée à la gare terminus ou à la fin du service sur le véhicule moteur desservi.

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

10 CONTINUATION DU SERVICE APRES UN ACCIDENT (1).

Après un accident (collision à un passage à niveau, personne renversée alors qu'elle circulait sur les voies, etc.), le machiniste peut juger de son propre chef s'il est encore en état de desservir normalement le train (soit jusqu'à destination, soit jusqu'à une gare où son remplacement peut s'effectuer aisément) ou s'il désire être remplacé sur place.

Même si, à l'origine, le machiniste estime qu'il est en état de continuer à assurer le parcours, il lui est toujours loisible en cours de route de décider de se faire remplacer, s'il constate que ses facultés exigées pour la sécurité décroissent.

(1) Pour le dégagement à un point dangereux après le dépassement non autorisé d'un signal d'arrêt fermé : voir 3 VI.

Pour les mesures à prendre en cas d'accident : voir 3 VII.

11 TERMINAISON DU SERVICE.

A la terminaison du service, le machiniste remet sa feuille de travail (complétée par les indications de service nécessaires telles que les HKM assurés, les manœuvres effectuées, etc.) au bureau du service de cour, au personnel qui le relaie ou en gare, suivant les instructions locales.

Le machiniste attache les divers ordres écrits qu'il a reçus en cours de service, à sa feuille de travail, de telle sorte que toutes les parties écrites de celle-ci restent lisibles.

12 ABSENCE DU SERVICE.

- a) L'agent qui est absent à son service pour cause de maladie, doit informer de toute urgence le service de cour de la remise.

En traction électrique, le conducteur restant absent, doit avertir le service de cour ou éventuellement le poste des conducteurs ou la gare où il devait commencer son service. Il invite la gare d'en aviser à son tour immédiatement le répartiteur M.A.

L'agent malade doit faire couvrir son absence par certificat médical à introduire immédiatement auprès du Centre médical régional.

S'il est autorisé « à sortir », il doit se présenter d'office au contrôle du médecin principal, le jour même du début de son absence ou, en cas d'impossibilité, au plus tard le lendemain :

- s'il doit garder la chambre, il doit prendre les dispositions nécessaires pour que le médecin-contrôleur ait accès auprès de lui sans difficulté.
- b) En cas de motif sérieux, inopiné, justifiant l'absence à son service, l'agent doit demander sans délai l'autorisation préalable de son chef immédiat ou du personnel dirigeant le service de cour.

Dès sa reprise de service, l'agent est tenu de prouver la nécessité de sa demande.

Livret hlt

1. VII.

Page 10.

13 DEMANDE DE CONGE.

Les demandes de congé sont inscrites au bureau du service de cour; elles sont satisfaites dans l'ordre des demandes, sauf les cas de priorité et pour autant que les nécessités du service le permettent. L'agent qui part en congé doit préalablement s'entendre avec le service de cour pour ce qui concerne le service à effectuer après son congé.

Dans certaines remises, l'octroi des congés peut être réglé par le chef immédiat.

14 REPRISE DU SERVICE APRES ABSENCE.

L'agent absent de son service pour maladie, blessure, etc., (mais non l'agent en congé) doit prévenir de sa reprise de service l'agent dirigeant le service de cour; cette information doit se faire au plus tard la veille du jour de reprise avant midi.

MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DE PROTECTION ET MATÉRIEL COMMUN AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRACTION (1).

	Diesel		Electr.		Va- peur
	Hld	AR	Hle	Aut.	Hl
* Torche à flamme rouge (2)	2	2	2	2	2
* Drapeau rouge fixé sur la hampe (2)	2	2	2	2	— 2
* Hampe de 1,10 pourvue de la pointe en fer (2)	2	2	2	2	—
* Hampe en bambou avec étui (2)	—	—	—	—	2
* Lanterne de secours (6) { (2) (3) (4)	2	2	2	2	1 (6)
* Porte-lanterne amovible (4)	1	1	—	—	1
* Pétards (dont 3 attachés à chaque lanterne de secours et à chaque drapeau)	12	12	12	12	9
* Câble pour court-circuitage (2)	2	2	2	2	1
* Ecran rouge pour lanternes électriques (7)	4	4	4	4	—
* Ecran rouge placé dans un monocle blanc (5)	1	1	1	—	1 (8)
* Livres M 720, M 720bis M 698	1	1	1	1	—
Etui en plastique	2	2	2	2	—

(1) Les carnets d'outillage des véhicules moteurs sont supprimés. Les quantités reprises aux fascicules 9 et 10, seront modifiées ultérieurement. L'approvisionnement et le remplacement des objets s'effectuent suivant les dispositions reprises à l'annexe III.

(2) Ces objets sont à placer dans les postes de conduite ou à portée du machiniste.

(3) Les lanternes à pétrole doivent toujours être pourvues de carburant.

(4) La lanterne de secours à pétrole est remplacée sur certains véhicules moteurs par une lanterne électrique à accus, qui est pourvue d'un crochet rendant inutile le porte-lanterne amovible.

(5) Ce monocle est à pourvoir d'une patte pour permettre son placement dans les supports des wagons dans le but de pouvoir servir comme signal de queue en cas de défaillance ou de perte du signal de queue normal.

(6) Si une couverture dans les 2 sens s'impose, le disque à pétrole est utilisé comme deuxième lanterne de secours aux locomotives vapeur.

(7) Cet écran n'est pas nécessaire sur les véhicules moteurs à double feu blanc-rouge.

(8) 2 pièces pour hl vapeur équipées de lanternes électriques qui ne sont pas toutes pourvues d'un écran rouge incorporé.

Livret hlt

1. VII.

Annexe I.

Page 2.

	Diesel		Electr.		Va- peur
	Hld	AR	Hle	Aut.	Hl
* Jeu de fusibles (1)	1	1	1	1	—
* Jeu d'ampoules (2)	1	1	1	1	—
* Cadenas	2	2	—	—	—
(3)	2 (3)	—	—	—	3
* Marteau (4)	1	1	(4)	(4)	1
* Burin court	1	1	—	—	1
* Clef à molette 28 x 260 ou 34 x 300 (4)	1	1	—	—	1
* Clefs pour boyau de frein 60 x 65 (4)	1	1 (5)	(4)	—	1
* Clef pour chaîne de secours 36 x 41 (10)	1	—	—	—	1
* Clefs à 2 fourches dont les dimensions sont à déterminer par type de véhicule moteur (6)	10	10	—	—	4
* Clef pour bouchon de grais- sage	1 (7)	—	—	—	1
* Burette 1 litre	1	1	1	1	1
2 litres	1	1	—	—	2
5 litres	2	2	—	—	2
10 litres	—	—	—	—	1 (8)

(1) Un jeu de fusibles est à prévoir sur le véhicule moteur et un jeu à la réserve du service de cour.

(2) Deux jeux complets d'ampoules sont à prévoir à la réserve du service de cour.

(3) Pour les Hld uniquement pour les types 200 - 201 - 205 - 211 et 212.

(4) Pour la traction électrique, pour laquelle cet objet n'est pas repris aux réserves des postes de dépannage, voir ann. II.

(5) Uniquement pour les autorails accouplables.

(6) Auprès de la réserve du service de cour, une liste est affichée donnant, par type, les dimensions des clefs autorisées par type de véhicule moteur. Ces clefs ne sont pas remplacées par l'A.C. Le machiniste appelé à desservir le véhicule moteur entre l'A.C. et la remise doit être nanti des clefs de 10 à 22 mm prévues, et qui peuvent être nécessaires pour le dépannage éventuel en cours de route.

(7) Uniquement pour les locomotives diesel de manœuvre à bielle.

(8) Uniquement pour les locomotives assurant du service de route.

(9) Les burettes métalliques de 1, 2 et 5 litres des véhicules moteur diesel et électriques seront remplacées au fur et à mesure par des jerrycans en plastique.

(10) Les clefs 41 x 46 fournies antérieurement (codification 081.22.450 supprimée) peuvent être maintenues sur les hl sur lesquelles se trouvent une chaîne de secours avec écrou de 40 mm.

Livret hlt

1. VII.

Annexe I.

Page 3.

	Diesel		Electr.		Va- peur
	Hld	AR	Hle	Aut.	HI
* Burette à huile pour ajusteur 300 g	1	1	—	—	1
* Boyau de frein à manchon droit	1	1	1	—	1
* Allonge pour boyau	1	—	—	—	1
* Tête K5/K6 (4)	1 (3)	—	—	—	1
* Boyau de frein entre HI et Ht	—	1 (1)	—	—	1
* <u>Rondelle en caoutchouc pour accouplement de frein</u>	2	2	2	2	2
* Rondelle en caoutchouc pour demi-accouplement de chauffage K5 (HV service intérieur)	1 (3)	—	—	—	1
* <u>Rondelle en caoutchouc pour demi-accouplement de chauffage K6 (HV : RIC - M2 - K3 - M3)</u>	1 (3)	—	—	—	1
* Chaîne de secours { chaîne à écrou de 35 ou 40 mm et avec rondelle	2	—	2	—	2
* Blocs d'arrêt (2)	4	4	4	2 (2)	4
* <u>Seau en galvanisé</u> en plastique	—	—	—	—	1
	1	1	—	—	—
* Seringue à long bec	1	1	—	—	1

(1) Uniquement pour les autorails lourds multiples 620, 654, 655, 670.

(2) Uniquement pour les automotrices 228.151 à 228.250 (type 1962).

(3) Pas pour les Hld type 203 et 222, ni pour les Hld de manœuvre.

(4) Comme les véhicules moteurs ne sont pas équipés d'une clef pour le boyau de chauffage, le remplacement éventuel d'un boyau de chauffage incombe au personnel des postes d'entretien et de visite.

**MATERIEL TECHNIQUE COMMUN
A TOUS LES VEHICULES MOTEURS
DU MEME MODE DE TRACTION
ET OBJETS A DISTRIBUTION INDIVIDUELLE.**

DIESEL.

- * Tournevis (petit modèle)
- * Tournevis à manche de 305 mm
- * **Pince universelle**
- * Clef à 1 fourche de 60 mm pour H1 210, 211, 212, 232, 260
Boyaux de frein avec soupape pour frein direct (pour les autorails accouplables)
- * Ramasse-poussière
- * **Lampe baladeuse** (1)
avec câble
fiche
et lampe de 32 V - 40 W (culot Edison)
- * Rouleau de toile isolante
Attelage de secours pour autorail non accouplable
- * **Entonnoir**
- * 2 blocs d'arrêt à long manche (pour autorails)
Pompe à graisser (pour H1d 222 et 232 et
AR 602, 603, 630, 551, 552, 553, 554)
- * Brosse à main
Clef Umbraco (pour H1d 250.101 à 250.135)

ELECTRIQUE.

- * Perche de mise à la terre }
perche
pince
griffe
isolateur
câble

(1) Supprimé sur les véhicules diesel dès placement de la lanterne électrique dont question au renvoi (4) de la page 1 de l'annexe I.

Livret hlt

1. VII.

Annexe II.

Page 2.

Tournevis à manche de 305 mm

Pince universelle

Marteau

Burin long

Bidon à pétrole de 1/2 litre

Mèche en amiante

Brosse à main

Pince Blitz (peut servir pour serrer l'écrou de la chaîne de secours)

Fiche M 643

Etiquettes gommées « poste hors service »
Fiche (plastifiée) d'instruction pour chef de train

} pour
auto-
motrices

(1)

Bouchon de 1/2" (pour automotrices)

2 bouchons coniques en bois

2 bouchons coniques en bois

* rouleau de fil de fer de 2 mm (100 à 200 g)

Tringle de purge du réservoir principal

* 1 jeu de signaux d'abaissement des pantographes

2 casques téléphoniques avec coffret (pour automotrices)
(1)

Poste téléphonique portatif S.O.S. (pour hle et automotrices
devant circuler sur les lignes 26 et 124)

Attelage de secours (pour automotrices) (1)

2 échelles (suivant type de véhicule)

Prise de double traction (pour hle type 123)

Clef à 2 fourches pour boyau de frein (60 x 65) (pour HLE)

(1) Pas pour les automotrices Benelux.

VAPEUR.

- * Disque à pétrole (1)
 - 1 pour Hl équipée de l'éclairage électrique
 - 1 pour Hl équipée de 2 lanternes Sigtay-Tra
 - 2 pour Hl sans lanternes électriques
- * 2 écrans rouges pour lanternes Sigtay-Tra
- * Chasse-goupille
- * Bidon pour carbure
- * 2 falots
- * **Burette Maurois** (uniquement pour hl type 16, 53 et 58)
- * 2 étuis en plastique pour bons
- * **Lanterne à acétylène**
- * Chaîne
- * 2 pelles
- * 1 ringard de 2,5 m
- * 1 brosse à main
 - Ringard de 3,25 m ou de 4 m
 - Racloir de 3,25 m ou de 4 m
- * **Clef presse bourrage**
- * Broche pour boîte de diaphragme
- * 4 diaphragmes de coup d'eau

(1) Les disques à pétrole doivent toujours être pourvus de carburant.

Livret hlt

1. VII.

Annexe II.

Page 4.

OBJETS PERSONNELS (1) (3).

- * **Lampe de poche électrique à 3 couleurs** (hlt hl vapeur et les convoyeurs) (2)
- * **Lampe de poche électrique à 3 couleurs et avec borne de test** (conducteurs diesel et électrique) (2)
- * **Clef internationale** (4)
- * **Clef à trois branches** (5)
- * **Boîte de secours** (machinistes et conducteurs)
- * **3 lavettes standard pour nettoyage**
- * **Lunettes** (hlt hl vapeur)
- * **Lunettes** (conducteurs)
- * **Boîtes pour lunettes**
- * **Paire de gants** (hlt hl vapeur et chauffeurs)
- * **Clef pour l'armoire de l'outillage**

-
- (1) Ces objets sont à inscrire au carnet d'outillage individuel, gardé au service de cour (ou poste de conducteurs).
 - (2) Les piles pour les torches électriques sont distribuées par le service de cour (ou poste de conducteur) en échange de piles épuisées.
 - (3) Pour la traction électrique, le poste de conducteur dispose d'une réserve de chacun des objets de cette rubrique marqués d'un * (au lieu et place du poste de dépannage).
 - (4) Pour les machinistes et conducteurs qui ne doivent pas desservir les automotrices ou les autorails avec portes à fermeture électro-pneumatique.
 - (5) Pour les conducteurs devant desservir les automotrices et autorails avec portes à fermeture électro-pneumatique.

EQUIPEMENT DES VEHICULES MOTEURS ET REMPLACEMENT DU MATERIEL.

1 Equipement.

Les véhicules moteurs sortant d'un atelier central sont équipés complètement par celui-ci du matériel de bord en bon état repris aux annexes I et II ainsi qu'à la liste du matériel technique spécial se trouvant dans le poste de conduite.

Si le véhicule moteur ne retourne pas à la remise d'origine, celle-ci facture à la nouvelle remise les objets dont le numéro de nomenclature est souligné.

2 Objets en réserve au service de cour (ou poste de dépannage pour ce qui concerne la traction électrique).

Les objets marqués d'un * aux annexes I et II sont déposés à la réserve du service de cour (ou du poste de dépannage) (1), à la disposition des machinistes. Pour ces objets, il est défendu au personnel roulant de s'approvisionner directement dans les magasins des remises. La sortie des objets de la réserve est inscrite dans un livre de sortie.

3 Remplacement des objets usés ou perdus.

Pour le remplacement des objets marqués d'un * , le machiniste reçoit l'objet demandé au service de cour (ou au poste de dépannage) qui complète la réserve par un approvisionnement au magasin.

Les objets dont la « **dénomination** » est imprimée en gras, ne peuvent être remplacés que contre rentrée d'un objet usagé ou établissement d'un P.V. de manquant par le dirigeant du service de cour. (Le dirigeant du poste de dépannage en fait mention dans son rapport journalier).

Pour obtenir un objet non marqué d'un * , le machiniste s'adresse au dirigeant du service de cour ou au service d'entretien pour l'obtention d'un bon. Seuls ces objets peuvent être délivrés par le magasin directement au machiniste.

(1) Le matériel en service de cette réserve doit être repris au carnet d'outillage individuel du dirigeant du service de cour.

Livret hlt

1. VII.

Annexe III.

Page 2.

Pour la traction électrique, le machiniste inscrit au livre de bord la nécessité de chaque remplacement.

4 Matériel manquant.

Les objets manquants sont mentionnés sur une liste placée dans le livre de bord par le service d'entretien.

Il en est de même pour les objets marqués d'un * et pour lesquels il est indiqué à la réserve du service de cour que ces objets manquent. Toutefois, les bons de commande sont à dresser et le magasin qui gardera ces bons en instance, en effectuera d'office la sortie lors du réapprovisionnement.

5 Transfert du véhicule moteur à l'atelier central.

a) Objets de consommation.

Lorsque le véhicule moteur est envoyé en atelier central, les objets de consommation dont la **dénomination est soulignée** sont enlevés du véhicule moteur. Ces objets de consommation doivent être réintégrés au magasin, envoyés en réparation ou mis hors service par la remise propriétaire.

Les objets de consommation dont le « numéro » est **imprimé en gras**, ainsi que le matériel technique spécial, doivent rester sur le véhicule moteur.

b) Matériel en service.

Le matériel en service dont le « numéro » est **souligné** doit également rester sur le véhicule moteur quand celui-ci est envoyé à un atelier central, mais ce matériel inventorié doit être mis en parfait état avant le départ de la remise. Il sera facturé à la remise par l'A.C. en cas de manquant.

6 Transfert du véhicule moteur à une autre remise.

Un véhicule moteur muté directement à une autre remise est à traiter comme véhicule moteur envoyé à un atelier central.

Un véhicule moteur envoyé à une autre remise pour entretien, reste équipé de tout le matériel de bord.

CHAPITRE VIII.

RESPONSABILITE.

1. Les agents sont responsables, chacun dans la limite de ses attributions, des accidents intéressant l'exploitation du chemin de fer lorsqu'il est démontré qu'il y a eu, de leur part, soit défaut de surveillance, de prévoyance ou d'initiative, soit infraction aux règlements, ordres ou instructions.
2. Les fautes qui peuvent occasionner des accidents, tels les dépassements de signaux à l'arrêt, les dévoiements de trains, les dépassements de vitesses autorisées, sont également réprimées.
3. Les mesures disciplinaires prises suivant la gravité des cas, sont les suivantes :
 - 1^o Rappel à l'ordre;
 - 2^o Réprimande simple;
 - 3^o Réprimande sévère;
 - 4^o Retenue de salaire;
 - 5^o Déplacement;
 - 6^o Retard dans l'avancement;
 - 7^o Mise à pied ou retrait des fonctions;
 - 8^o Rétrogradation ou réduction de salaire;
 - 9^o Suspension de fonctions;
 - 10^o Révocation.
4. L'action disciplinaire s'exerce sans préjudice de la responsabilité civile et pénale de l'agent.

Si, au cours d'une action disciplinaire, une instruction pénale est ouverte par la Justice contre l'agent en raison des mêmes faits, la sentence disciplinaire est différée jusqu'après la clôture de la poursuite pénale à moins que les intérêts de la Société ne s'opposent au maintien de l'agent dans ses fonctions.

Livret hlt

1. VIII.

Page 2.

Quels que soient les résultats de l'action civile ou pénale, la Société conserve le droit de punir disciplinairement l'agent pour les mêmes faits.

5. Des récompenses sont octroyées aux agents :

- Ayant fait preuve de sang-froid, de dévouement ou d'initiative en vue d'éviter des accidents ou incendies ou d'en limiter les conséquences;
- Ayant découvert ou fait découvrir les auteurs d'un vol, le produit d'un vol ou une fraude en matière de transport;
- Ayant déjoué ou fait échouer une tentative de vol;
- Ayant arrêté ou fait arrêter les auteurs d'un vol.

Ces agents sont cités à l'ordre du jour.

6. Les sanctions normalement appliquées en cas de dépassement d'un signal commandant l'arrêt sont les suivantes :

1^o En cas de dépassement :

- a) D'un signal fixe de la voie sur la cour d'une remise;
- b) D'un signal mobile dont l'emplacement est connu par le machiniste, le machiniste encourt :
 - La première fois, la retenue de 1/5 de jour de salaire;
 - La deuxième fois, dans le délai d'un an : le retard de 6 mois dans l'avancement avec menace de mise à pied;
 - La troisième fois, dans le délai d'un an : la mise à pied pour une période d'un an;
 - La quatrième fois, dans le délai d'un an : la rétrogradation en qualité de chauffeur pour une période indéterminée.
- c) Le dépassement d'autres signaux mobiles commandant l'arrêt est punissable, d'après les circonstances, au maximum de la retenue de 1/5 de jour de salaire à moins de faute particulièrement grave.

2° En cas de dépassement :

- a) D'un signal d'arrêt absolu (1) répété par un signal avertisseur ou de balises en tenant lieu;
- b) De tout autre signal fixe d'arrêt absolu en gare et d'un poteau « M.R. » (limite de manœuvre) dont la répétition n'est pas requise par la sécurité, le machiniste encourt :
 - La première fois, la mise à pied pour une période de 3 mois;
 - La deuxième fois, dans le délai d'un an : la mise à pied pour une période d'un an;
 - La troisième fois, dans le délai d'un an : la rétrogradation en qualité de chauffeur pour une période indéterminée.

Chaque récidive est traitée comme si les faits antérieurs appartenaient à la même catégorie que le fait nouveau.

Le délai d'un an prévu pour chaque récidive est à compter depuis la date d'expiration de la dernière peine.

- 7 Les mesures de répression prévues ci-dessus peuvent être aggravées ou atténuées en raison de circonstances exceptionnelles, mais chaque fois qu'on s'écarte de l'échelle réglementaire de punitions, la dérogation doit être justifiée.

C'est ainsi qu'un machiniste de locomotive ne doit pas être puni s'il est démontré qu'après avoir trouvé au passage un avertisseur, il a fait, en temps utile, mais sans succès, tout son possible, pour respecter le signal d'arrêt commandant l'arrêt.

- 8 La mise à pied des machinistes consiste dans le retrait des services de route, de manœuvres ou de relais hors des dépendances de la remise tant comme machiniste que comme chauffeur, et dans l'utilisation de l'agent, aux relais, manœuvres, etc. à la remise.
- 9 Tout machiniste qui dépasse un signal commandant l'arrêt et qui par application, de l'une ou l'autre des pei-

(1) Les signaux de manœuvre et de rebroussement en position fermée constituent des signaux d'arrêt absolu en ce qui concerne les mouvements de manœuvre.

Livret hlt

1. VIII.

Page 4.

nes prévues sous 6 doit encourir la mise à pied ou la rétrogradation, doit être retiré sur-le-champ de tout service hors des dépendances de la remise, tant comme machiniste que comme chauffeur.

10 Le retrait sur-le-champ de tout service se fait dans les conditions ci-après :

1^o Cas de dépassement d'un signal d'arrêt en gare tombant sous l'application du n^o 6, 2^o.

Le machiniste de locomotive doit être remplacé **immédiatement à cette gare**, si celle-ci est desservie par une remise ou éventuellement à la première gare desservie par une remise, qu'il rencontre, pour autant que ces remises disposent d'un machiniste de locomotive capable de continuer la remorque du train;

2^o Cas de dépassement d'un signal d'arrêt en pleine voie tombant sous l'application du n^o 6, 2^o.

Le machiniste de locomotive doit être **remplacé immédiatement** à la première gare d'aval desservie par une remise. A cet effet, le signaleur avise le chef de la première gare d'aval, au besoin par l'intermédiaire d'un autre poste. L'instruction locale des postes de pleine voie spécifie la façon de procéder pour chaque sens de marche. Le chef de gare d'aval se conforme aux prescriptions du 1^o ci-dessus.

11 Le machiniste ou le chauffeur trouvé ivre en service, celui qui se présente à son service en état d'ivresse ou dans un état inconvenant par suite d'ivresse, tel que cet état ne lui permette pas d'assurer sa besogne en toute sécurité, celui qui s'absente sans autorisation lorsqu'il est dûment constaté que l'absence est causée par l'ivresse, est passible de la révocation. De bons antécédents peuvent seuls déterminer la Société à le replacer dans une position inférieure pour une période indéterminée avec réduction de salaire.

Le machiniste ou le chauffeur qui quitte son poste pour se rendre au cabaret pendant les heures de service ou qui introduit ou fait apporter des boissons alcooliques dans les ateliers et autres installations ou dépendances du chemin de fer, etc., est passible de la rétrogradation.

12. La conduite privée du machiniste et du chauffeur en dehors des heures de service doit également être à l'abri de tout reproche. L'agent qui s'adonne à la boisson en dehors du service ne peut être maintenu dans ses fonctions.
13. Pour éviter toute contestation quant à l'état d'ivresse d'un agent préposé ou non à un service de sécurité, les chefs immédiats font constater cet état de l'une des manières suivantes :

- 1^o Si l'agent en cause reconnaît son état, il suffit d'acter et de lui faire signer son aveu en présence et avec signature de 2 témoins;
- 2^o Si l'agent en cause nie qu'il se trouve en état d'ivresse, il y a lieu de lui faire donner, à l'instant même, par écrit, les motifs qu'il invoque pour établir que l'accusation portée contre lui, n'est pas fondée, et il est fait appel sur-le-champ à un médecin, si possible au médecin adjoint attaché au centre régional. L'agent supporte les frais de visite du médecin lorsque celui-ci conclut à la réalité des faits.

Lorsque le recours à un médecin n'est pas possible ou que l'intervention de celui-ci ne peut être obtenue immédiatement, les chefs font constater l'ivresse par témoins, tout en réclamant une déclaration écrite de l'intéressé.

14. Le refus de service est passible de la révocation.

Dans des cas spéciaux, des circonstances atténuantes peuvent, éventuellement, être invoquées à l'appui d'une proposition de mesure moins radicale, selon les distinctions établies par des règlements ci-après concernant la répression de l'indiscipline.

Tout autre acte d'indiscipline, tel que propos injurieux ou attitude grossière envers un supérieur, etc., est réprimé de la manière suivante :

- La première fois, par la rétrogradation temporaire, avec menace de révocation en cas de récidive;

Livret hlt

1. VIII.

Page 6

Les faits de cette nature, particulièrement graves, sont passibles de la rétrogradation pour une période indéterminée, avec menace de révocation en cas de récidive, et même de la révocation;

— La seconde fois, par la révocation.

15. En vertu du statut syndical, art. 3 les réclamations tant d'ordre individuel que d'ordre collectif sont formulées auprès du chef immédiat, avec faculté d'en appeler aux Autorités Supérieures et à la Commission Paritaire Régionale.

Est considéré comme acte d'indiscipline, et est punie par la réprimande simple ou sévère ou par une peine plus forte, suivant le cas, l'introduction, avant décision finale des autorités administratives de la Société, d'une réclamation ou plainte auprès de personnes ou autorités étrangères à la Société.

Ne sont pas considérées comme actes d'indiscipline :

- L'introduction d'une réclamation auprès des organisations reconnues;
- L'introduction d'une plainte ou d'une action en justice, lorsqu'elle a pour but d'interrompre un délai de prescription presque écoulé, et dont le dépassement entraînerait l'irrécevabilité en justice de la plainte, demande ou action de l'agent.

16. Il est interdit au personnel roulant de profiter de ses fonctions ou des facilités que ses fonctions lui procurent pour introduire en fraude des objets de contrebande ou soumis aux droits de douane.

Il doit se prêter de bonne grâce aux visites de locomotives, tenders et coffres particuliers par les agents de la douane.

Le machiniste est personnellement responsable des objets de contrebande qui pourraient être trouvés sur sa locomotive ou tender.

17. Lorsqu'une fraude a été constatée par les agents de la douane et procès-verbal a été dressé à charge du personnel roulant, le machiniste doit en informer, à sa feuille de travail M. 464, son chef immédiat dès sa rentrée à la remise.
18. Indépendamment de l'application des peines judiciaires, les punitions les plus sévères, voire la révocation, sont infligées aux agents convaincus d'avoir importé frauduleusement des marchandises, soit pendant l'accomplissement de leur service, soit au cours des voyages qu'ils effectuent à la faveur de billets de libre-parcours.
19. Tout acte d'indélicatesse, tout larcin, si minime qu'il soit, entraîne, sans préjudice de poursuites judiciaires, la révocation de l'agent coupable et éventuellement de son ou ses complices, sans qu'il soit tenu compte d'aucune considération de famille, de services rendus, d'ancienneté de service, ou éventuellement du fait qu'il s'agit d'un invalide de guerre ou d'un ancien combattant, etc.
20. Sont considérés comme actes de cette nature, notamment :
 - Le fait d'emporter des objets ou des matières — par exemple du charbon — trouvés dans les bureaux, les ateliers, les gares et les voies;
 - Toute spoliation ou soustraction dans les colis confiés au transport, dans les fûts de vin, de bière, etc.;
 - Le fait de s'approprier des matières d'approvisionnement; déchets de coton, couleurs, vernis, huile, pétrole, etc., ou des matériaux hors d'usage ou de remploi : mitraille de fer ou de cuivre, morceaux de planche, vieilles bâches, vieux tapis, linoléum, etc.).
 - Toute fraude à l'égard de la Caisse des Œuvres Sociales ou de la Caisse de Solidarité Sociale, par exemple :
 - Le paiement ou le remboursement abusifs d'indemnité de maladie ou de blessure et des frais médicaux pharmaceutiques;

Livret hlt

1. VIII.

Page 8.

- L'obtention frauduleuse d'allocation de la Caisse de Solidarité Sociale;
- L'utilisation du carnet F. A. par un membre de la famille n'ayant plus droit aux soins de santé à charge des Assurances Sociales;

L'énumération ci-dessus est exemplative et non limitative.

Les agents qui découvrent, dans les dépendances du chemin de fer, des objets, même de peu de valeur, doivent les remettre ou les signaler à leur chef immédiat.

21. Les agents sont rendus pécuniairement responsables des détériorations ou des manquants de matériel qui sont la conséquence directe et immédiate, soit d'un acte de mauvais gré ou d'une négligence, de l'inexécution des règlements, ordres et instructions, soit d'un manque de soins, de surveillance, de prévoyance ou d'initiative.

Ces dispositions s'appliquent aux objets ou matières appartenant aux catégories énumérées ci-après, pour autant que ces objets et matières soient la propriété de la Société :

- 1° Petit outillage, mobilier et matériel en service;
- 2° Gros outillage;
- 3° Matériel roulant et accessoires;
- 4° Toutes matières généralement quelconques.

Le calcul de la part d'intervention de l'agent dépend de sa part de responsabilité.

22. Les condamnations judiciaires prononcées du chef de faits entachant l'honneur peuvent donner lieu à l'application d'une des peines disciplinaires énumérées au n° 3.

Lorsque ces condamnations comportent un emprisonnement de plus de 6 mois, elles entraînent la révocation de plein droit, c'est-à-dire sans intervention du conseil d'appel.

QUESTIONS.

1. Quand les agents sont-ils responsables des accidents intéressant l'exploitation du chemin de fer ?
2. Quelles fautes sont également réprimées ?
3. Quelles sont les mesures disciplinaires qui peuvent être appliquées ?
4. Quelle est la situation de l'agent contre lequel, en dehors de l'action disciplinaire, une instruction de la Justice est ouverte ?
5. Dans quelles circonstances des récompenses sont-elles octroyées aux agents ?
6. Quelles sont les sanctions normalement appliquées en cas de dépassement d'un signal commandant l'arrêt ?
7. Peut-on s'écarter des sanctions normalement prévues ?
8. En quoi consiste la mise à pied du machiniste ?
- 9-10. Dans quelles conditions s'opère la mise à pied machiniste ?
11. Comment le personnel roulant peut-il être mis en cause en cas d'ivresse ?
12. Comment doit-être la conduite du personnel roulant en dehors des heures de service ?
13. Comment faut-il procéder quand un agent est présumé en état d'ivresse ?
14. Comment sont réprimés le refus de service et les autres actes d'indiscipline ?
15. Auprès de qui doivent être introduites les réclamations du personnel ?
- 16-17-18. Quelles sont les instructions au sujet de la fraude en douane par le personnel roulant ?
- 19 et 20. Comment sont réprimés les actes d'indélicatesse ?
21. L'agent est-il pécuniairement responsable des détériorations ou des manquants de matériel ?
22. Les condamnations judiciaires peuvent-elles donner lieu à des sanctions disciplinaires ?

111 1/2

111 2

111 3

111 4

111 5

111 6

111 7

111 8

111 9

111 10

111 11

111 12

111 13

111 14

111 15

111 16

111 17

111 18

Sommaire.**CHAPITRE X.****Instruction du personnel roulant.**

	Nos des articles
A. Catégories d'agents constituant le personnel roulant M.A.	1 à 9
B. Formation et perfectionnement.	
I. Généralités	10 à 13
II. Livret réglementaire	14
Composition	15
Distribution et mise à jour	16
Utilisation	17 et 18
III. Théories :	
Salle de théorie	19
Wagon de théorie	20
Séances de théorie	21
Interrogation	22
Examens	23
C. Informations de service au personnel roulant.	
Documentation commune	24
P.S.S.	25
Consignes	26
Livres d'ordres	27
Avis affichés	28
Divers : Etui-horaire et tableau permanent	29

CHAPITRE X.

INSTRUCTION DU PERSONNEL ROULANT.

Ce chapitre traite de l'ensemble des moyens mis en œuvre pour instruire le personnel roulant M.A.

A. CATEGORIES D'AGENTS CONSTITUANT LE PERSONNEL ROULANT M.A.

- 1 Le personnel roulant est constitué des catégories d'agents suivantes :
- **manœuvres** faisant-fonction de chauffeur (R), utilisés sur les locomotives à vapeur;
 - **chauffeurs**, utilisés sur les locomotives à vapeur;
 - **aspirants-machinistes**, utilisés sur les locomotives à vapeur;
 - **électriciens-aspirants-conducteurs**, utilisés sur les locomotives Diesel de route et électriques pour l'escorte de certains trains de marchandises et trains G. V.;
 - **machinistes**, desservant les locomotives vapeur (de route et de manœuvre) et Diesel de manœuvre;
 - **conducteurs**, desservant les véhicules moteurs électriques et Diesel à l'exception des locomotives Diesel de manœuvre;
 - **machinistes-instructeurs**, pour la traction vapeur et Diesel;
 - **conducteurs de trains électriques-instructeurs**;
 - **chefs-instructeurs du personnel roulant.**

Ces trois dernières catégories d'agents sont surtout chargées :

- a) de la formation et du perfectionnement des différentes catégories d'agents reprises ci-dessus;
- b) de dispenser à ce personnel les informations nécessaires pour lui permettre l'exécution des services commandés;
- c) de la surveillance du travail de ces agents.

Livret hlt

1. X.

Page 2.

La formation et le perfectionnement diffèrent selon la catégorie d'agents et selon les modalités exposées ci-dessous.

2 Les chauffeurs sont recrutés parmi les agents sédentaires de la Société ou les étrangers à la Société.

Leur formation et leur perfectionnement ont lieu :

- par le contact avec le machiniste et le personnel de maîtrise;
- par l'étude des règlements qui leur sont remis;
- par les cours de théorie.

3 Les aspirants-machinistes sont recrutés parmi les agents de la Société ou les étrangers à la Société à la suite d'un concours comportant une épreuve écrite sur les connaissances de la langue maternelle, de l'arithmétique, des notions élémentaires de mécanique et d'électricité.

Leur formation et leur perfectionnement ont lieu :

- par le contact avec le machiniste et le personnel de maîtrise;
- par l'étude des règlements qui leur sont remis;
- par des cours de théorie qui leur sont dispensés dans un centre d'écolage.

Dès la fin des cours de théorie, qui durent deux ans, les aspirants-machinistes doivent obligatoirement se présenter au concours de machiniste.

4 Les électriciens-aspirants-conducteurs sont recrutés parmi les agents en service et les étrangers à la Société.

Le programme du concours de recrutement porte sur les connaissances de la langue maternelle, de l'arithmétique, de l'électricité, de la mécanique, de la physique et des moteurs à combustion interne.

Dès leur admission, les électriciens-aspirants-conducteurs reçoivent une préinitiation pour les familiariser avec le matériel qu'ils doivent accompagner.

Après cette « préinitiation », leur formation et leur perfectionnement ont lieu :

- par contact avec le conducteur et le personnel de maîtrise;
- par l'étude des règlements qui leur sont remis;
- par les cours de théorie qui leur sont dispensés dans un centre d'écolage;
- par leur présence à l'entretien des engins de traction.

Dès la fin des cours de théorie, qui durent deux ans, les électriciens-aspirants-conducteurs doivent obligatoirement se présenter au concours de conducteur.

5 Les machinistes sont recrutés parmi les chauffeurs de locomotives; ultérieurement ils le seront parmi les aspirants-machinistes.

L'épreuve d'admission dans le cadre des machinistes comporte une épreuve écrite et une épreuve orale portant sur :

- a) la technologie, la conduite et l'entretien de la locomotive;
- b) la signalisation;
- c) la circulation;
- d) le freinage, le chauffage et l'attelage des trains.

En outre, le lauréat est ensuite soumis à une épreuve pratique de conduite d'une locomotive en présence d'un machiniste-instructeur.

S'il satisfait à ces épreuves et est reconnu physiquement apte à l'emploi par le service médical, le chauffeur est nommé machiniste et autorisé à conduire une locomotive vapeur ou Diesel de manœuvre.

6 Les conducteurs sont recrutés provisoirement parmi les machinistes de locomotives à vapeur. Leur recrutement se fait par option pour le mode de traction considéré et leur formation supplémentaire est assurée par une initiation théorique et pratique.

A partir de 1958, les conducteurs seront recrutés parmi les électriciens-aspirants-conducteurs qui auront réussi le concours de conducteur à la fin de leur période d'écolage.

A défaut de tels lauréats, il sera encore fait appel aux machinistes qui auront satisfait à l'interrogatoire prévu à la fin de l'initiation dont il est question au premier alinéa.

Livret hlt

1. X.

Page 4.

7 Les machinistes-instructeurs sont recrutés par voie de concours, accessible aux :

- a) machinistes de route comptant en cette qualité une ancienneté totale de 6 ans (services de machiniste de route auxiliaire compris) à la date limite fixée pour l'introduction des demandes de participation;
- b) machinistes de route en initiation à la traction électrique réunissant les conditions d'ancienneté précitées;
- c) ex-machinistes de route passés à la traction électrique, qui ne comptent pas encore 6 mois d'utilisation régulière comme conducteur de train électrique à la date limite fixée pour l'introduction des demandes de participation, mais qui totalisent 6 ans d'ancienneté comme conducteur de convoi (machiniste de route et conducteur de train électrique).

8 Les conducteurs de trains électriques-instructeurs sont recrutés, par voie de concours, parmi les conducteurs de train électrique qui, à la date extrême fixée pour l'introduction des demandes de participation, comptent au moins 6 mois d'utilisation effective comme conducteur de train électrique et totalisent 6 ans d'exercice des métiers de machiniste de route et de conducteur de train électrique.

9 Les emplois de chef-instructeur du personnel roulant sont attribués, par voie de promotion de grade par déclaration d'aptitude. Ceux des spécialités « Vapeur-Diesel » et « Diesel », sont réservés aux machinistes-instructeurs (Vapeur et Diesel), et ceux de la spécialité « traction électrique », aux conducteurs de trains électriques-instructeurs.

Les postulants doivent compter 4 ans d'ancienneté en qualité de machiniste-instructeur ou de conducteur de train électrique-instructeur selon le cas, et être signalés 16 à l'aptitude.

B. FORMATION ET PERFECTIONNEMENT.

I. GENERALITES.

10 La formation et le perfectionnement des différentes catégories d'agents constituant le personnel roulant s'opère selon les critères ci-après :

Novembre 1957.

11 Le contact personnel.

Les machinistes et conducteurs ont le devoir d'instruire leur compagnon (chauffeur, aspirant-machiniste ou aspirant-conducteur).

Les machinistes-instructeurs et conducteurs-instructeurs ont le devoir d'instruire les chauffeurs, les aspirants-machinistes, les machinistes, les électriciens-aspirants-conducteurs et les conducteurs.

Les chefs-instructeurs doivent à chaque occasion instruire et perfectionner tous les agents faisant partie du personnel roulant M.A.

12 L'étude personnelle.

A cette fin, le personnel dispose des règlements et documents publiés à leur intention et notamment :

- du livret réglementaire;
- du livret des précautions à prendre en vue d'éviter les accidents;
- des règlements de frein;
- des manuels descriptifs de fonctionnement des freins;
- des avis spéciaux.

Afin de permettre à chaque agent de vérifier régulièrement sa documentation personnelle, il est affiché à la salle de théorie un « tableau de la documentation du personnel roulant » qui indique les instructions dont chaque catégorie d'agents doit disposer et qui est complété par le machiniste-instructeur ou le conducteur-instructeur au fur et à mesure de la parution des avis.

Chaque agent doit réclamer immédiatement les documents qui lui manquent; il est responsable du manquant s'il n'a pas réclamé un document affiché.

Le livret réglementaire, constituant le document de base pour le personnel roulant, est traité au point II ci-après.

13 Les séances de théorie.

Cet enseignement permet de compléter l'étude personnelle et constitue une préparation organisée aux divers concours.

Livret hlt

1. X.

Page 6.

La dispensation de l'enseignement professionnel ainsi que l'organisation des séances de théorie est traitée au point III ci-après.

II. LIVRET REGLEMENTAIRE.

14 La présente rubrique traite du livret des instructions, intitulé « Livret des instructions concernant le service des machinistes et chauffeurs, des conducteurs de Diesel et de trains électriques » appelé communément « Livret réglementaire » et indiqué dans les instructions par l'abréviation « Livret hlt ».

15 Composition.

Le Livret hlt se compose de 12 fascicules dont le sommaire général est repris à la page verte, précédant le sommaire du fascicule 1.

Les fascicules 1 à 6 traitent de la réglementation commune aux 3 modes de traction : Diesel, électrique, vapeur. Dans les 6 premiers fascicules, la dénomination « machiniste » utilisée séparément, englobe en principe les machinistes de la traction vapeur et les conducteurs de la traction Diesel et électrique.

Les fascicules 7-8 traitent des dispositions propres à la traction vapeur.

Les fascicules 9-10 traitent des dispositions propres à la traction Diesel.

Les fascicules 11-12 traitent des dispositions propres à la traction électrique.

Chaque fascicule comporte un sommaire et un tableau des suppléments publiés.

16 Distribution et mise à jour.

Les 12 fascicules sont distribués aux différentes catégories d'agents suivant le plan de distribution figurant au verso du sommaire général.

A la réception d'un avis publiant un fascicule, un chapitre ou un supplément, les agents intéressés donnent décharge à leur « Fiche de distribution des instructions », I.C. 24 qui est établi au nom de chaque agent.

Livret hlt

1. X.

Page 7.

Le Livret hlt reste en possession de l'agent titulaire aussi longtemps qu'une restitution n'est pas imposée par un changement de qualification administrative, la mise à la pension ou le décès.

Chaque agent est responsable du Livret hlt qui lui est remis, aussi bien de sa conservation et de son état de propreté que de sa tenue à jour.

A cette fin, le tableau de distribution affiché à la salle de théorie indique les avis dont se compose chaque fascicule du Livret hlt.

Les machinistes-instructeurs et les conducteurs-instructeurs ont pour obligation de vérifier si les livrets réglementaires sont correctement tenus à jour.

L'agent qui se trouve dans la nécessité de réclamer des avis complémentaires pour corriger ou pour reconstituer son livret, est astreint de payer une part d'intervention fixée à 0,30 F par feuillet.

17 Utilisation.

- a) Le Livret hlt constitue un des moyens permettant au personnel roulant de se perfectionner;
- b) Les modifications, apportées aux méthodes d'exploitation et à la signalisation, qui sont les conséquences directes des progrès réalisés en permanence dans la technique des chemins de fer, imposent la publication de suppléments. Il importe donc que le personnel roulant étudie avec soin les modifications mises en application par ces suppléments au Livret hlt.
- c) Les séances de théorie ne peuvent être suivies avec fruit qu'à condition d'y assister en possession du Livret hlt.
- d) En service, le personnel roulant peut être placé dans une situation telle qu'il ne puisse y faire face en toute sécurité qu'en parfaite connaissance du règlement.

- 18 Pour dissiper tout doute dans ces circonstances exceptionnelles, ce personnel doit pouvoir consulter le règlement. A cette fin, il doit avoir en permanence avec lui les documents spécifiés ci-après :

Livret hlt

1. X.

Page 8.

- 1° Les machinistes de la traction vapeur : les 6 premiers fascicules du Livret hlt repris dans les fardes noires en carton entoilé;
- 2° Les conducteurs de la traction Diesel : comme prévu sous 1° et, en plus, une des brochures reprises en annexe au fascicule 10, décrivant le type d'autorail ou de locomotive conduit et indiquant notamment les mesures à prendre pour le dépannage;
- 3° Les conducteurs de la traction électrique : comme prévu sous 1° et, en plus, le fascicule 11 ainsi que le ou les chapitres du fascicule 12 concernant le matériel qu'ils doivent desservir.

Il est recommandé au personnel roulant de placer la documentation à emporter en service dans un étui protecteur.

III. THEORIES.

19	Salle de théorie	} en élaboration.
20	Wagon de théorie	
21	Séances	
22	Interrogation	
23	Examens	

C. INFORMATION DE SERVICE AU PERSONNEL ROULANT.

24 Documentation commune.

Au local du service de cour et au poste de conducteurs de trains électriques le personnel roulant dispose des informations nécessaires pour assurer tous les services à effectuer par la remise ou le poste de préparation de traction électrique.

Les moyens mis en œuvre pour cette information comprennent :

- le tableau de service et l'extrait du livret du service des locomotives et machinistes;

- les plans schématiques de signalisation;
- les consignes;
- les livres d'ordres;
- l'affichage des avis.

25 Affichage des plans schématiques de signalisation.

Les plans schématiques de signalisation ou P.S.S., font l'objet du fascicule 2, chapitre XII du présent Livret hlt.

Les P.S.S. des lignes sur lesquelles les machinistes sont appelés à assurer des trains sont affichés.

Le sommaire des P.S.S. mis à la disposition du personnel roulant, est constitué par une fiche M 536 indiquant pour chaque ligne ou section de ligne, les valves sur lesquelles le P.S.S. correspondant est affiché.

Dans certaines remises ou postes de conducteurs de trains électriques, où l'affichage complet n'est pas possible par manque de place, les P.S.S. peuvent être mis à la disposition du personnel dans des fardes, classées par ligne.

La publication d'un **nouveau P.S.S.** est portée à la connaissance du personnel par un avis succinct placé dans le livre d'ordre n° 2.

La publication d'un **supplément au P.S.S.** est portée à la connaissance du personnel par un avis détaillé, éventuellement complété d'un schéma placé dans le même livre d'ordre.

Les machinistes ne peuvent pas se contenter de ces avis placés dans le livre d'ordre, mais ils ont l'obligation de consulter le nouveau P.S.S. ou le P.S.S. modifié afin de se rendre compte de l'importance des nouveautés ou des modifications dans le cadre de l'ensemble de la signalisation.

En outre, les machinistes ont l'obligation de perfectionner en tout temps leur connaissance des lignes en consultant régulièrement le P.S.S.

Certains P.S.S. peuvent être complétés par une indication écrite indiquant les gares dans lesquelles un « repère Traversée » peut être utilisé.

26 Consignes.

Certains plans schématiques de signalisation sont complétés au moyen de consignes locales. Les consignes loca-

Livret hlt

1. X.

Page 10.

les conservées au service de cour ou au poste de conducteurs de trains électriques sont subdivisées en deux catégories, comme défini au Fascicule 2, chapitre XII, Art. 123.

Les consignes locales, placées à la disposition du personnel roulant sont en principe limitées aux informations extra-réglementaires. Elles ne traitent généralement pas de questions reprises dans les règlements généraux, pas plus que des dispositions qui n'intéressent pas directement le personnel roulant.

Les machinistes appelés à circuler sur des lignes ou dans des installations pour lesquelles il existe une consigne locale sont obligés de la consulter. En effet, la connaissance d'une ligne englobe la connaissance des consignes intéressées.

A cette fin, les P.S.S. sont annotés par une indication inscrite aux endroits pour lesquels une consigne de 1^{re} catégorie existe. Pour les consignes de 2^e catégorie, un sommaire est affiché près des P.S.S. (Voir Fascicule 2, chapitre XII, Art. 123).

27 Livres d'ordres.

Les livres d'ordres ont pour but d'informer en temps utile les machinistes des ordres **importants** qu'ils doivent connaître pour la bonne marche du service.

Quand le machiniste commence son service, il est tenu de prendre connaissance des instructions inscrites aux livres d'ordres et d'apposer sa signature complète en regard de son nom figurant à la liste nominative. Le machiniste qui a négligé de signer le livre d'ordre alors qu'il en a eu l'occasion est punissable.

Il existe 3 livres d'ordres :

a) le livre d'ordre n° 1 contient les :

- avis de circulation anormale;
- avis de réduction temporaire de vitesse;
- avis de détournement;
- avis de circulation avec pantographes abaissés;

} Voir fascicule 3,
Chap. V,
Partie III

- ordres spéciaux de signalisation à caractère temporaire, n'ayant pas trait aux P.S.S.

- b) le livre d'ordre n° 2 contient :
- les instructions de signalisation;
 - la publication des P.S.S. et de leurs suppléments;
 - la publication des consignes et de l'utilisation d'un repère « Traversée »;
 - les ordres spéciaux d'un caractère **permanent** relatifs à la circulation des trains.
- c) le livre d'ordre n° 3 est réservé aux instructions diverses, autres que celles déjà citées, et nécessaire à la bonne marche du **service des trains**.

A compter depuis la date du dernier avis inséré, les livres d'ordres périmés sont encore gardés deux mois au service de cour ou au poste de conducteurs de trains électriques afin de permettre au personnel de les consulter pour instruction.

Ils sont ensuite conservés aux archives.

28 Avis affichés.

Les avis qui ne doivent pas être placés dans un livre d'ordre, sont affichés de façon à pouvoir être lus par tout le personnel roulant.

Ces avis sont constitués par :

- des informations nécessitant plus de temps à la lecture que celui dont dispose le personnel à la prise de son service;
- des publications revêtant un caractère permanent.

On distingue 3 catégories d'avis à afficher :

- a) les avis **permanents** à délais indéterminés. Ils sont normalement placés dans des cadres séparés ou à des endroits affectés spécialement à cette fin;
- b) les avis renouvelés **périodiquement** (tableau de rationnement, roulement, programme des théories, etc.);
- c) les avis **temporaires**, d'un intérêt passager. Ils ne sont affichés normalement que durant 20 à 30 jours.

L'ordre d'affichage de ces avis temporaires doit permettre au personnel de repérer rapidement les avis dont il n'a pas encore pris connaissance.

Livret hlt

1. X.

Page 12.

Chaque service de cour ou poste de conducteurs de trains électriques dispose également près du guichet où le machiniste reçoit sa feuille de travail, d'un tableau noir sur lequel le dirigeant du service inscrit les informations urgentes et passagères.

29 Divers : Étui-horaire et Tableau permanent.

Indépendamment de la feuille de travail qui indique les services à assurer, il est remis au machiniste un étui-horaire donnant les renseignements ci-après :

- l'horaire des trains et les parcours à vide à assurer;
- les indications spéciales propres aux trains figurant à l'horaire. (Endroit de mise à quai, arrêt supplémentaire, intervention du chauffeur ou du convoyeur dans les manœuvres, etc.);
- les bandelettes de rappel des ACA, ART, AD, ACPA (voir fascicule 3, chapitre V, articles 50 à 53).

Les machinistes doivent vérifier si l'étui contient toutes les bandelettes requises pour les parcours qu'il va effectuer en consultant le « tableau permanent ».

Ce tableau permanent, donnant, par ligne, les ACA, ART, AD et ACPA existant, est affiché en permanence.

CHAPITRE XII.

**DANGERS DES INSTALLATIONS DE TRACTION
ELECTRIQUE.**

**A. PRESCRIPTIONS GENERALES S'ADRESSANT A
TOUS LES AGENTS.**

1. **Généralités** : Les présentes recommandations s'adressent aux agents qui peuvent être appelés à se trouver à proximité des installations de traction électrique.

Les dangers contre lesquels le personnel doit se prémunir proviennent des lignes d'amenée du courant aux trains électriques dites lignes caténaïres et du matériel roulant entrant dans la composition de ces trains. Les équipements des sous-stations et des postes de sectionnement ne sont pas envisagés, l'accès de leurs locaux étant strictement interdit.

2. **Lignes caténaïres** : Les lignes caténaïres (fils de contact, câble porteur auxiliaire, câble porteur principal) et leurs accessoires (feeders, antibalançants, sectionneurs, etc.) doivent être considérés en tout temps comme étant sous tension.

La mise hors tension temporaire, dont un agent aurait par hasard connaissance, n'autorise jamais cet agent à se départir de sa prudence, parce que le courant peut être rétabli à tout moment et sans préavis.

En outre, la mise hors tension d'un tronçon de ligne caténaire ne suffit pas pour écarter tout danger, ce tronçon doit encore être raccordé à la terre.

Les agents doivent s'interdire rigoureusement tout contact avec n'importe quelle partie des lignes caténaïres.

Ne pas perdre de vue, au sujet du risque d'un contact fortuit avec ces lignes, que sous les ouvrages d'art et entre ouvrages d'art voisins, elles sont surbaissées et, partant, plus facilement accessibles.

Livret hlt

1. XII.

Page 2.

3. **Matériel roulant** : Trois cas sont à considérer : les automotrices, les trains de voyageurs et les trains de marchandises remorqués par locomotive électrique.

a) **AUTOMOTRICES.**

Dès que les pantographes d'une automotrice sont en contact avec la ligne caténaire, plusieurs appareils des voitures motrices et remorques sont portés à la tension de 3.000 volts et leur contact offre le même danger que les lignes caténares.

Ces appareils sont enfermés dans des coffres qui ne s'ouvrent qu'avec la clef de verrouillage de l'automotrice.

Cette clef, lorsqu'elle est retirée de l'interrupteur de verrouillage empêche la levée des pantographes et supprime donc la possibilité de mettre les appareils sous tension et de démarrer l'automotrice.

Tout agent devant s'engager sous le châssis d'une voiture est assuré que l'automotrice ne démarrera pas tant qu'il est en possession de cette clef.

Tout agent devant effectuer un travail à un appareil haute tension doit être en possession de la clef de verrouillage.

Par conséquent, nul ne peut s'engager sous le châssis d'une voiture, nul ne peut exécuter un travail qui l'expose, soit directement, soit indirectement à un contact avec un appareil haute tension, sans être en possession de la clef de verrouillage de l'automotrice et s'être assuré que les pantographes sont effectivement abaissés.

Dans ces deux cas l'agent se fera remettre la clef de verrouillage de l'automotrice et la rendra au conducteur après achèvement du travail.

Tout travail ne nécessitant pas des opérations à un appareil haute tension, ou des opérations sous châssis d'une voiture peut être exécuté sans que l'agent qui exécute le travail soit en possession de la clef de verrouillage.

b) **TRAINS DE VOYAGEURS REMORQUÉS PAR LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE.**

Il n'existe aucun appareil à haute tension sous les locomotives électriques; les voitures équipées au chauffage

électrique n'ont pas sous châssis d'appareils à haute tension qui soient accessibles; tous travaux peuvent être exécutés sous le châssis d'une voiture ou d'une locomotive sans abaissement des pantographes.

Toutefois, les agents chargés de manœuvrer un coupleur H.T. de chauffage se conformeront au R.G.M.A., livret **2.3.5.**

c) TRAINS DE MARCHANDISES REMORQUES PAR LOCOMOTIVE ELECTRIQUE.

Tous travaux peuvent être exécutés sous le châssis des locomotives et des wagons sans abaissement des pantographes.

4. Danger d'électrocution : Tout contact avec une pièce sous tension, soit direct, soit pas l'intermédiaire d'un objet quelconque ou d'un jet liquide peut être mortel.

Les risques de mort sont accrus si l'on touche à la fois, d'une part une pièce sous tension et d'autre part, des objets tels que supports métalliques de caténaires, rails, pièces métalliques d'un wagon, d'une voiture, d'une locomotive, etc. L'humidité aggrave également le danger.

Par conséquent, des objets encombrants, tels que tubes, perches, ringards, échelles, etc. ne peuvent jamais être portés verticalement au voisinage des lignes caténaires et surtout des voitures motrices. Leur manipulation exige une extrême prudence, particulièrement le soir quand les lignes caténaires sont difficiles à distinguer.

En outre, l'attention est tout particulièrement attirée sur les pièces non protégées se trouvant sur la toiture des voitures motrices et des locomotives. Ces pièces sont situées à un niveau sensiblement inférieur à celui des lignes caténaires, elles sont plus facilement accessibles.

Les fils conducteurs même tombés à terre ne peuvent être touchés.

Livret hlt

1. XII.

Page 4.

Se garder aussi de toucher des objets (fils, cordes, branches) venus accidentellement en contact avec les pièces sous tension des caténaïres ou du matériel roulant.

Il est formellement interdit de diriger un jet d'eau sur une pièce quelconque des lignes caténaïres. Dans le même ordre d'idées, on s'exposerait à une mort certaine, en urinant sur les lignes caténaïres du haut d'une passerelle surplombant ces lignes. Le fait d'uriner contre les supports métalliques peut aussi, en certains cas, présenter des dangers graves et est strictement interdit.

Il est aussi formellement défendu d'escalader des poteaux, sémaphores, parties d'ouvrages d'art et de véhicules quelconques pour se rapprocher dangereusement des pièces sous tension, soit en effectuant certains mouvements, soit en manipulant des objets pouvant entrer en contact accidentel avec une pièce sous tension.

5. Travaux à effectuer à proximité des installations de traction électrique.

A l'occasion de tout travail à effectuer à proximité de ces installations, les agents doivent se trouver à une distance telle des pièces sous tension qu'ils ne puissent les toucher dans des conditions normales de travail.

6. Avaries aux lignes caténaïres : Les avaries aux lignes caténaïres peuvent avoir pour effet d'accroître le danger de ces lignes par suite de bris d'isolateurs, etc. Il est donc d'autant plus formellement interdit de toucher à n'importe quelle partie de ces installations, en cas d'avarie.

Aux endroits où le public a accès on veillera à le maintenir à distance.

*
**

Les prescriptions générales qui précèdent, de même que les prescriptions particulières exposées plus loin, ne sauraient couvrir tous les cas de la pratique. Elles sont données à titre d'exemples.

Les agents doivent apprendre à juger par eux-mêmes des dangers d'une situation déterminée, ou des conséquences de telles manœuvres ou gestes.

Ils trouveront leur meilleure sauvegarde dans l'habitude d'une grande prudence.

- 7. Chargement des trains à marchandises :** Tout contact d'un chargement avec les lignes caténaïres peut gravement endommager celles-ci et, en certains cas provoquer l'incendie des chargements.

Si un pareil contact se produit, la caténaire étant avariée ou non, aucune partie de la charge, ni du wagon ne peut plus être touchée et il y a lieu de signaler l'incident d'urgence à la sous-station la plus proche ou bien au dispatcher.

Tous les véhicules des trains de marchandises qui doivent croiser ou emprunter, sur une certaine distance, une ligne électrifiée doivent respecter le gabarit et subir un contrôle sous ce rapport.

Si, en cours de route, il se produit des glissements de charges ou autres dérangements, le chef-garde demandera une visite supplémentaire et, le cas échéant, une rectification de chargement.

Une rectification de l'espèce ne peut être faite sous les lignes caténaïres. On demandera la coupure du courant et la mise à la terre des lignes caténaïres avant de procéder à une telle rectification.

Le chargement ou le déchargement de wagons ouverts et plats est interdit dans les mêmes conditions.

Lorsque des pièces métalliques sont chargées sur des wagons plats ou des wagons ouverts qui doivent emprunter une ligne électrifiée, il y aura lieu d'établir une liaison métallique avec le châssis du véhicule.

B. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES S'ADRESSANT
AUX MACHINISTES ET CHAUFFEURS.

8 La circulation sur une voie électrifiée constitue un danger permanent et impose une prudence soutenue.

Les agents présents sur la locomotive doivent se rappeler mutuellement à la pratique de cette prudence. Au cas où l'un d'eux s'exposerait à une manœuvre imprudente, son compagnon aurait pour obligation d'empêcher aussitôt cette manœuvre dangereuse.

Il est strictement interdit au personnel, se trouvant sous une ligne caténaire, de monter sur les parties élevées des véhicules.

Vu le danger de mort, il est absolument défendu de manœuvrer les ringards et autres outils analogues, sauf en ce qui concerne le court ringard spécial qui peut être utilisé dans les conditions prévues à l'art. 9 ci-après.

De plus, il est défendu de laisser déborder du tender les ringards, seaux, etc. Tous les outils seront déposés conformément aux instructions spéciales sur la matière.

Le chargement de combustibles sur le tender sera fait de façon à ne pas empiéter sur le gabarit.

Le chauffeur doit préparer le combustible à l'avant du tender, avant le départ du train; le chauffeur veillera aussi de placer à l'avant du tender la quantité de briquettes dont il aura besoin pendant la marche.

En cours de route pour faire descendre le charbon du tender, le chauffeur utilisera exclusivement la pelle en restant sur le tablier du tender. L'utilisation des boyaux d'arrosage est interdite sous les lignes caténares.

Pour les prises d'eau sur les voies électrifiées ou sur les lignes vapeur situées à proximité des lignes électrifiées il faut être extrêmement prudent pendant la manœuvre de la colonne hydraulique.

Il est rappelé ici qu'au passage sous les ouvrages d'art et entre ouvrages d'art rapprochés les caténares sont surbaissées, et deviennent d'autant plus accessibles.

Livret hlt

1. XII.

Page 6.

De même quand une locomotive à vapeur stationne à côté d'une voiture motrice, les pièces sous tension situées sur le toit de celle-ci sont très accessibles.

Si le machiniste ou le chauffeur d'une locomotive à vapeur est victime d'un accident d'électrocution, son coéquipier doit maîtriser le reflexe qui le porte à secourir son compagnon sous peine de s'exposer à être électrocuté lui-même.

Tant qu'un outil reste en contact avec la pièce sous tension, le coéquipier ne peut toucher ni à cet outil, ni à l'électrocuté si ce dernier est en contact avec cet outil.

Dans toute la mesure du possible, les locomotives à vapeur ne doivent pas stationner sous les isolateurs ou dans leur voisinage immédiat, les fumées et les jets de vapeur étant susceptibles de nuire à la bonne tenue de ces appareils. Ces prescriptions s'appliquent tout spécialement aux dispositifs de fixation aux ponts et passages supérieurs où les caténaires sont généralement à un niveau sensiblement plus bas qu'en voie normale.

Les machinistes s'efforceront d'arrêter leur machine de manière que la cheminée ait dépassé l'appareillage à préserver afin que celui-ci ne soit pas balayé par le panache de vapeur et de fumée au démarrage.

Le machiniste qui rencontre sur la voie parcourue par lui, une caténaire avariée, doit immédiatement faire arrêt. S'il a pu empêcher son train d'aborder le point dangereux il ne pourra reprendre sa course qu'après dégagement du gabarit par les agents compétents.

Le personnel de la locomotive s'abstiendra de toucher à aucune partie des installations électriques.

9. Prescriptions spéciales à observer par le personnel des locomotives à vapeur lorsqu'il circule sur une ligne électrifiée.

CONDUITE DU FEU.

Les tenders des locomotives à vapeur qui circulent sur les lignes électrifiées doivent être pourvus d'une gaine contenant un court ringard; les autres outils de chauffe doivent être soigneusement rangés sur les à-côtés du tender.

La longueur du court ringard ne peut dépasser 2,50 m.

Pour la conduite du feu en cours de route seul l'emploi du court ringard est autorisé; il doit être manié avec les plus grandes précautions.

Il est strictement interdit de tenir le court ringard verticalement ou obliquement vu le danger de mort au contact avec la ligne caténaire.

Après usage, le court ringard doit être glissé directement dans la gaine.

PRISE D'EAU.

Les colonnes hydrauliques placées le long des lignes électrifiées doivent être commandées du sol (mouvement de rotation et ouverture de la vanne d'eau).

Pour la manœuvre des clapets des prises d'eau, le personnel se tiendra sur la traverse arrière du tender ou sur le tablier de la locomotive dans le cas des locomotives-tenders.

Il est strictement interdit au personnel de monter sur les parties élevées du tender.

10. Personnel de relevage du matériel déraillé : La brigade de relevage opérant sur la ligne électrifiée doit toujours être accompagnée d'un ou plusieurs électriciens.

Aucune manœuvre de grue ne peut commencer avant que les lignes caténaires n'aient été mises visiblement à la terre.

Livret hlt

1. XII.

Page 8.

En cas de déraillement, il y a lieu d'inspecter immédiatement les connexions des rails et de vérifier la continuité du circuit de retour. En cas de besoin, des connexions provisoires seront posées.

Si une voiture motrice ou une locomotive électrique est déraillée, il ne faut en aucun cas remettre son pantographe en contact avec la caténaire, avant que toutes ses roues ne soient remises sur les rails bien reliés au circuit de retour.

11. Agents participant à l'extinction d'un incendie au voisinage d'une ligne caténaire.

Le fait d'atteindre les pièces sous tension d'une ligne caténaire avec un jet d'eau exposerait son auteur au danger d'électrocution.

Si un incendie éclate au voisinage des lignes caténaires et si celles-ci sont susceptibles d'être atteintes par maladresse ou par inadvertance, ces lignes doivent être mises hors tension et reliées à la terre avant la mise en action des lances d'arrosage.

Il faut, dans ce cas, de toute urgence, demander la coupure du courant et la mise à la terre des lignes caténaires.

12. Ponts métalliques : En cas d'arrêt sur un pont métallique le personnel s'abstiendra de descendre sans motif de la locomotive.

Les agents qui ne font que circuler sur les ponts emprunteront exclusivement les passerelles latérales.

13. Passages à niveau : Le transport d'objets encombrants (échelles, perches, tubes, drapeaux, etc.) à la traversée des voies, sous les lignes caténaires exige la plus grande prudence. Il est interdit de les porter verticalement.

Des portiques de sécurité sont installés de part et d'autre des passages à niveau.

La hauteur de chargement sur véhicules ne pourra pas atteindre ces portiques.

Il est formellement interdit aux personnes de se tenir au-dessus des chargements, ou sur les toitures des autocars et camions.

C. ACCIDENTS D'ELECTROCUTION.**Secours à donner aux victimes d'un accident d'électrocution.**

- 14. Sauvetage de la victime :** En cas d'électrocution, il faut soustraire le plus rapidement possible la victime aux effets du courant en se conformant strictement aux instructions ci-après.

Plusieurs cas sont à envisager :

1° La victime n'est plus en contact avec les fils ou autres pièces sous tension.

Dans ce cas on peut immédiatement lui donner les premiers soins (voir chapitre XIII).

2° La victime est restée en contact avec les fils ou autres pièces sous tension. Elle n'est pas exposée à faire une chute dangereuse.

NE JAMAIS INTERVENIR AVANT QUE CES FILS OU PIÈCES N'AIENT ÉTÉ RENDUS INOFFENSIFS.

a) Si le contact a lieu avec une pièce quelconque d'une voiture motrice ou d'une voiture remorquée. **FAIRE BAISSER IMMÉDIATEMENT TOUS LES PANTOGRAPHES.**

Dès que tous les pantographes seront bien séparés des lignes caténaïres on peut dégager la victime et lui donner les « premiers soins ».

Si la victime est sur la toiture d'un véhicule électrique, se conformer en plus au b) ci-dessous avant de la dégager.

b) Si le contact a lieu avec une pièce quelconque des lignes caténaïres, **DEMANDER IMMÉDIATEMENT LA COUPURE DU COURANT ET LA MISE A LA TERRE DES LIGNES CATÉNAIRES.**

Dans ce but téléphoner :

soit au dispatcher, à partir de tout poste raccordé au dispatching (gare, cabine de block, etc.); soit au répartiteur de la ligne intéressée.

Livret hlt

1. XII.

Page 10.

Rester à l'appareil pour attendre la confirmation de la coupure.

Après cette confirmation la victime peut être dégagée et recevoir les « premiers soins ».

3° La victime est restée en contact avec les fils ou autres pièces sous tension. Elle est par surcroît exposée à faire une chute dangereuse.

NE JAMAIS INTERVENIR AVANT QUE CES FILS OU PIÈCES N'AIENT ÉTÉ RENDUS INOFFENSIFS.

Amortir préventivement la chute de la victime au moyen d'objets tels que : matelas, couvertures tendues, vêtements amoncelés, etc.

Ne faire couper le courant qu'après avoir amorti la chute.

Pour la coupure du courant et la mise à la terre des lignes caténaïres se conformer au 2° ci-dessus.

Préparer les moyens d'atteindre la victime (échelles, cordes, etc.).

Dans les trois cas ci-dessus :

PREVENIR IMMEDIATEMENT UN MEDECIN.

Faire appel au service des secours médicaux de la S. N. C. B.

Prévenir immédiatement l'électricien s'il en existe un à proximité.

Eloigner les personnes inutiles.

Laisser un surveillant sur les lieux.

FAIRE COUVRIR LE LIEU DE L'ACCIDENT.

D. PRECAUTIONS A OBSERVER PAR LE PERSONNEL ROULANT CIRCULANT OU STATIONNANT SUR LES LIGNES ELECTRIFIEES DE LA S.N.C.F.

- 15 Certaines lignes du réseau français sont électrifiées à courant monophasé 25 000 volts, 50 périodes.

Outre les prescriptions reprises aux articles 1 à 14 ci-dessus, il y a lieu de respecter les précautions suivantes :

- 16 Lorsqu'on se trouve sur une voie électrifiée sous tension, en aucun cas, il n'est permis de monter sur le corps du véhicule moteur même s'il se trouve à l'arrêt

L'accès du tablier de la locomotive à vapeur est autorisée seulement à l'arrêt et dans les zones de stationnement prévues (fosses à piquer les feux, grues hydrauliques, par exemple) où la hauteur de la caténaire, par rapport au plan de roulement est égale ou supérieure à 6 mètres.

- 17 Ces zones sont signalées par des pancartes libellées en conséquence et suspendues à un support aérien de la caténaire dans l'axe de la voie considérée.

Aux deux extrémités de la zone de stationnement sont placées deux pancartes :

Au-delà caténaire
à 6 m

Au-delà caténaire
à moins de 6 m

Au centre de la zone de stationnement se trouve une pancarte libellée comme suit :

Jusqu'à m
caténaire à 6 m

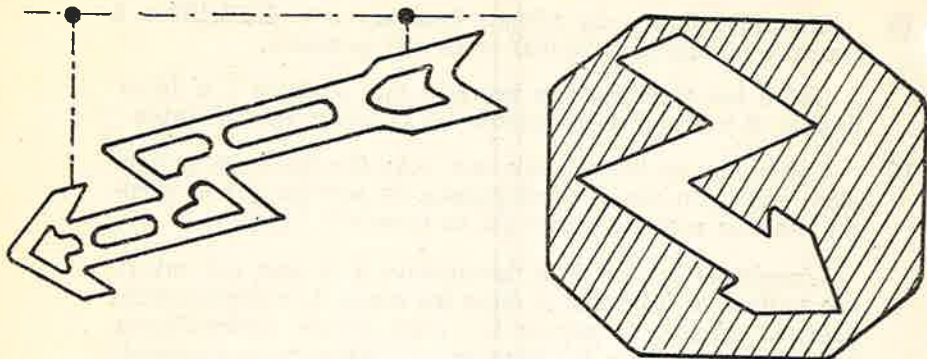
Dans toutes les autres zones (hauteur de la caténaire inférieure à 6 m), il est interdit de se rendre sur le tablier de la locomotive, même si celle-ci est à l'arrêt.

Livret hlt

I. XII.

Page 12.

- 18 Dans certaines zones, la caténaire se trouve à une hauteur inférieur à 5,50 m par rapport au plan de roulement : une très grande prudence s'impose. Les endroits habituels de stationnement sont signalés par des flèches.

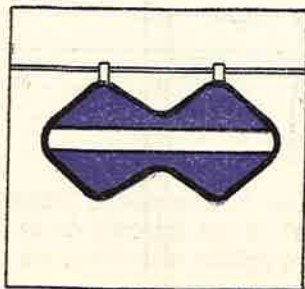


Celles-ci existent en deux modèles — flèche non éclairée et flèche éclairée pour les endroits sombres.

- 19 Dans les tunnels et sous les passages supérieurs ainsi qu'aux abords de ces ouvrages, la caténaire se trouve toujours à une hauteur inférieure à 5,50 m, même si ces endroits ne sont pas signalés par des flèches.

20 **Signal de fin de caténaire.**

Le signal de fin de caténaire est représenté par un signal spécial non éclairé la nuit, présentant une bande horizontale blanche sur fond violet, le tout entouré d'une bordure noire.



21 Prises d'eau.

Pour les locomotives qui ne disposent pas d'un système de prise d'eau manœuvrable du sol, quelle que soit la hauteur de la caténaire par rapport au plan de roulement, il est interdit de monter sur une partie quelconque de la locomotive ou du tender pour effectuer une prise d'eau. Au dernier arrêt prévu avant d'aborder une ligne électrifiée, le machiniste est tenu de faire caler le ou les couvercles de la soute à eau en position ouverte. Ceux-ci ne seront refermés que lorsque la circulation sous les caténares sera complètement terminée.

22 Chargement de combustible.

Il est interdit de monter sur le tender pour rapprocher le combustible.

Livret hlt

1. XII.

Page 14.

QUESTIONS.

1. D'où proviennent les dangers d'électrocution contre lesquels le personnel doit se prémunir ?
2. Quelles sont les précautions à prendre pour éviter le danger d'électrocution par les lignes caténaïres ?
3. Quelles sont les précautions à prendre pour éviter le danger d'électrocution par contact avec le matériel roulant ?
4. De quelles manières le personnel en service sur une ligne électrifiée peut-il être mis en danger d'électrocution ?
5. Quelles sont les obligations du personnel, en cas de travaux à effectuer aux installations de traction électrique ?
6. Quelles sont les obligations du personnel en cas d'avaries aux lignes caténaïres ?
7. Quelles sont les obligations du personnel, en cas de contact d'un chargement de train de marchandises avec les lignes caténaïres ?
8. Quelles sont les prescriptions particulières à observer par les machinistes et chauffeurs des locomotives à vapeur circulant sur une ligne électrifiée ?
9. Quelles sont les prescriptions spéciales à observer pour la conduite du feu et les prises d'eau par le personnel des locomotives à vapeur circulant sur une ligne électrifiée ?
10. Quelles sont les prescriptions à observer par le personnel de relevage du matériel déraillé ?
11. Quelles sont les précautions à prendre par les agents participant à l'extinction d'un incendie au voisinage d'une ligne caténaïre ?
12. Quelles sont les prescriptions à observer par les agents circulant sur les ponts métalliques ?

13. Quelles sont les précautions à prendre par les personnes empruntant les passages à niveau sous les lignes caténares ?
14. Quelles sont les prescriptions à observer en cas d'accident par électrocution ?
- 15-16. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F. est-il permis de monter sur le corps du véhicule moteur à l'arrêt — Sur le tablier de la locomotive à vapeur ?
17. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F., comment sont signalées les zones de stationnement prévues ?
18. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F., comment sont signalées les zones de stationnement prévues lorsque la caténaire se trouve à une hauteur inférieure à 5 50 m ?
19. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F., à quelle hauteur se trouve la caténaire dans les tunnels, sous les passages supérieurs ainsi qu'aux abords de ces ouvrages ?
20. Sur les lignes de la S.N.C.F., comment est représenté le signal de fin de caténaire ?
21. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F., comment se font les prises d'eau pour les locomotives à vapeur ?
22. Sur les lignes électrifiées de la S.N.C.F., est-il permis de monter sur le tender pour effectuer un chargement de combustible ?

CHAPITRE XIII.

PREMIERS SOINS AUX BLESSES.

**A. PREMIERS SOINS A DONNER AUX VICTIMES
D'UN ACCIDENT D'ELECTROCUTION.**

1. La victime offre des apparences de la mort.

Dès que la victime est soustraite à l'action du courant, il faut faire appeler un médecin, puis, en attendant son arrivée et sans perdre un instant :

1. Ranimer la victime si elle est sans connaissance en pratiquant la respiration artificielle.
2. Soigner les blessures électriques et les brûlures, s'il s'en présente.

En même temps, charger une personne présente de faire appel au service des secours médicaux (voir 6 ci-après).

2. La victime est sans connaissance, il faut la ranimer.

Un électrocuté doit être considéré comme un asphyxié, il faut donc pratiquer sans tarder la respiration artificielle, si possible sur le lieu de l'accident même.

1. Ne pas transporter la victime tant que la respiration naturelle n'est pas normalement rétablie.

Si un déplacement est absolument nécessaire, il doit être le moins long possible et se faire avec la plus grande douceur.

De préférence, transporter la victime couchée, enroulée dans une couverture, une bâche, un pardessus ou sur un brancard si celui-ci est à proximité.

2. Bien aérer le local où se trouve la victime et ensuite pratiquer immédiatement la respiration artificielle, comme indiqué ci-dessous.

Livret hlt

1. XIII.

Page 2.

3. Respiration artificielle suivant la méthode de Schaeffer.

a) MANŒUVRES PRELIMINAIRES.

Mettre la victime en position couchée à l'air libre ou dans un local bien aéré, s'assurer tout d'abord que les organes respiratoires, c'est-à-dire les narines et la bouche, l'arrière-bouche, l'arrière-gorge sont parfaitement libres.

Pour ce faire :

1. moucher rapidement la victime, afin de débarrasser les narines des mucosités ou poussières;

2. maintenir les mâchoires écartées à l'aide d'un bouchon de liège ou d'un coin de bois;

3. saisir la langue dans un linge (mouchoir ou tissu quelconque) et l'attirer au dehors, pour provoquer l'évacuation des mucosités et des corps étrangers enclavés dans la bouche et réveiller le réflexe du vomissement;

4. avec un doigt introduit dans la bouche, pratiquer rapidement le curage de cette cavité et de celle qui lui fait suite : le pharynx;

5. ceci fait (ou en même temps que les manœuvres précédentes, s'il y a deux secouristes), il faut donner de l'aisance aux mouvements respiratoires.

Pour cela :

a) libérer le cou de toute entrave (col, foulard, cravate etc.);

b) entr'ouvrir largement les vêtements (veston, gilet, chemise, pantalon) et enlever ceinture ou ceinturon, afin de mettre la poitrine et l'abdomen à l'aise et faciliter le jeu des muscles respiratoires.

6. pratiquer ensuite la respiration artificielle, qui devra être continuée jusqu'à la ranimation de la victime ou jusqu'à l'arrivée du médecin, en cas d'insuccès.

b) MANŒUVRE DE LA RESPIRATION ARTIFICIELLE PROPREMENT DITE.

Dans la pratique de la médecine industrielle la méthode la plus recommandable, ne nécessitant aucun appareillage, est la méthode de Schaeffer.

Pour la réaliser, procédez comme suit :

1. couchez la victime sur le ventre, les bras étendus dans le prolongement du corps, la tête déviée latéralement reposant sur un support (brique, morceau de bois, vêtement roulé), le nez et la bouche libres;
2. agenouillez-vous à califourchon sur la victime, de telle façon que vos genoux soient un peu au-dessus de ses genoux;
3. appuyez les paumes des mains au niveau de la base du gril costal de la victime;
4. appuyez de tout votre poids en vous inclinant en avant (expiration);
5. rejetez-vous d'un seul coup en arrière;
6. reposez-vous (inspiration);
7. répétez ces manœuvres en les rythmant sur votre propre respiration (donc environ 16 fois par minute).
Pour la facilité et afin d'attraper plus vite le rythme voulu : comptez : un - deux, pendant la 1^{re} manœuvre (point 4) - trois, pour la 2^e manœuvre (point 5) - quatre - cinq pour le repos (point 6);
8. la méthode de Schaeffer est améliorée si un second sauveteur, au moment de l'inspiration, saisit la victime par les coudes écartés et la soulève du sol.
9. pendant les manœuvres, des aides peuvent frictionner le corps et les membres et fouetter la figure de la victime avec un linge légèrement mouillé pour tâcher de la ranimer.
10. continuez à pratiquer la respiration artificielle jusqu'à ce que les mouvements respiratoires apparaissent; lors-

Livret hlt

1. XIII.

Page 4.

que la victime commence à respirer elle exige encore une surveillance et des soins spéciaux.

11. Il faut :

a) surveiller la respiration; au moindre arrêt des mouvements respiratoires, il faut recommencer la respiration artificielle;

b) réchauffer la victime :

celle-ci étant enveloppée de couvertures, disposez autour de la victime (si possible) des bouillottes ou des briques chaudes enveloppées d'un tissu (pour éviter le contact de la peau nue et par conséquent les brûlures), attendez pour donner à boire que la victime soit bien consciente.

Parmi les méthodes de respiration artificielle nécessitant un appareillage, la méthode de Panis est la plus simple.

La victime est couchée en position ventrale sur l'appareil de Panis, le front reposant sur le support frontal et le thorax attaché au moyen de la sangle.

En appuyant de haut en bas sur le levier de l'appareil, on provoque l'expiration, en relâchant on permet l'entrée d'air dans les poumons : inspiration.

On répète ces mouvements environ 16 fois par minute.

Une autre méthode récente est la méthode basculante d'Eve (Rocking Method) :

elle nécessite un brancard, des liens pour attacher les chevilles, les genoux et les poignets de la victime au brancard et un tréteau ou un autre appui pour permettre le mouvement de bascule.

4. Si la victime présente des blessures dues au courant électrique sous forme de : perte de substance, arrachements de chair, brûlures :

emballez les parties du corps atteintes dans un pansement adéquat fait au moyen des objets de pansements de la boîte de secours mise à la disposition du secouriste.

5. Accidents d'électrocution par courant à haute tension.

Les accidents d'électrocution par courant à haute tension méritent une attention toute particulière.

Dans tous les cas, il convient d'appliquer les prescriptions suivantes :

1. S'il y a perte de connaissance ou mort apparente : pratiquer sans retard la respiration artificielle jusqu'au retour de la conscience ou, en cas d'insuccès, jusqu'à ce qu'un médecin appelé ait constaté le décès; les chances de ranimer la victime sont beaucoup plus grandes que dans les cas d'électrocution par courant à basse tension (250 volts et moins);
2. Si la victime est consciente ou dès qu'elle est ranimée, administrer immédiatement 1 cuiller à café de bicarbonate de soude (ou 4 comprimés) dans un grand verre d'eau (à répéter d'heure en heure);
3. Dans tous les cas envoyer le blessé au Centre Régional ou appeler un Médecin du C. R. suivant que le blessé peut se déplacer ou non. (Le médecin décidera si la victime doit être hospitalisée ou non).

Cette précaution doit être prise même quand les lésions ou brûlures extérieures occasionnées par courant électrique semblent peu étendues ou minimales.

En effet, le courant électrique à haute tension provoque parfois des lésions musculaires profondes très étendues, le tissu musculaire formant un bon conducteur du courant.

Ces lésions musculaires peuvent donner lieu à des complications tardives rapidement mortelles, si un traitement adéquat et rapide n'est pas institué en clinique.

6. Appel au service des secours médicaux.

a) Faire appeler le secouriste initié aux méthodes de secours aux électrocutés.

Suivant les directives données au 7, ci-après, les secouristes s'occuperont de porter secours à la victime et en

Livret hlt

1. XIII.

Page 6.

attendant l'arrivée du médecin, ils poursuivront la respiration artificielle manuelle (méthode Schaeffer) si elle est déjà commencée avant leur arrivée. Dans le cas contraire, ils instaureront immédiatement cette méthode respiratoire artificielle manuelle.

Tout chef immédiat doit placer en un endroit bien visible une affichette sur laquelle seront inscrites les adresses des secouristes les plus proches et de ceux pouvant arriver le plus rapidement sur les lieux de l'accident.

b) Alerter le poste de secours médical de la ligne électrique le plus proche pour recevoir sur place le matériel du secours aux électrocutés, c'est-à-dire :

1. Une caisse de secours spéciale;
2. L'appareil Panis;
3. Un coffret portatif d'inhalation.

Pour la liste des postes de secours médicaux des lignes électriques, voir : annexe — pages 11 à 13.

c) Prévenir le Centre Régional correspondant à l'endroit où se trouve la victime (ou le Centre Régional le plus proche) et le Service Médical Central à Bruxelles.

Pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13.

d) Alerter le garage de l'ambulance automobile, pour faire transporter la victime à la clinique.

Pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13.

e) Prévenir la clinique agréée pour les accidentés du travail.

Pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13.

7. Matériel de secours médicaux.

Ce matériel comprend :

1. Une boîte de secours ordinaire et une boîte de secours pour électrocutés déposées :

a) dans chacune des gares des lignes électriques (pour la liste, voir : annexe, pages 11 à 13);

- b) dans les sous-stations électriques (pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13);
 - c) dans chaque rame électrique;
 - d) dans les trains d'entretien et dans le (s) train (s) de secours électrique (s).
2. Une boîte de secours pour électrocutés, déposée dans chacun des postes de blocs de la ligne (pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13);
3. Un appareil Panis, pour la respiration artificielle et un coffret portatif de ranimation pour inhalation de carbogène déposés :
- a) dans les gares tête de ligne et les gares importantes intermédiaires (pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13);
 - b) dans les sous-stations électriques (pour la liste, voir : annexe — pages 11 à 13);
 - c) dans le (s) train (s) de secours électrique (s).
8. **Utilisation et composition du matériel de secours.**

a) Appareil Panis :

Cet appareil peut être utilisé par tout agent pour la pratique de la respiration artificielle mécanisée.

Opérer comme suit :

1. Placer la victime à plat ventre sur l'appareil, le front reposant sur le support frontal, les épaules sur les porte-épaules;
2. Boucler la sangle, sans serrer, sur le dos du patient;
3. Appuyer lentement sur le levier de haut en bas : cette manœuvre provoque l'expiration en comprimant la base du thorax;
4. Laisser remonter doucement le levier : sous l'action de sa propre élasticité, la cage thoracique se développe librement en favorisant l'inspiration;

Livret hlt

1. XIII.

Page 8.

5. Continuer le mouvement de pompage avec douceur suivant un rythme de 12 à 15 mouvements complets par minute.

Le sauvetage sera prolongé aussi longtemps qu'il est nécessaire, jusqu'à l'arrivée du médecin d'abord, sous la direction de ce dernier ensuite.

b) Boîte de secours.

La boîte de secours ordinaire comprend :

1. Des bandages, bandes de gaze et de cambric, cartouches de pansement aseptiques, attelles en aluminium, antiseptiques, etc. — bref, tout le nécessaire pour permettre au secouriste d'appliquer un pansement provisoire sur une plaie, brûlure, etc. ou d'immobiliser un membre luxé ou fracturé (ou supposé tel).

Un médicament calmant à administrer par gouttes par la voie buccale;

Des instruments médicaux.

2. Une seringue, des aiguilles; à l'usage exclusif du médecin, des médicaments analeptiques et calmants ou ampoules à administrer par piqûres uniquement par le médecin ou sur son ordre.
3. Une notice explicative concernant le mode d'emploi du contenu de la boîte de secours.

c) La boîte de secours pour électrocutés comprend :

- Une paire de souliers isolants;
- Une paire de gants isolants;
- Une pince pour traction de la langue;
- Un ouvre-bouche;
- Des pansements;
- Deux gants pour frictions;
- De l'alcool;
- Une pince coupante isolée au caoutchouc.

En outre, et à l'usage exclusif du médecin :

- 3 ampoules de 2 cc. Icoral à 5 % ;
- 8 ampoules de 1 cc. caféine à 0,25/1 gr.;
- 6 ampoules de 1 cc. éther;
- 6 ampoules de sulfate de strychnine à 0,0005;
- 10 ampoules de 5 gr. ammoniaque;
- 1 seringue Record de 2 cc. avec 2 aiguilles inoxydables en nickel.

d) Coffret portatif d'inhalation à carbogène.

Cet appareil de ranimation sert à administrer à la victime du carbogène (mélange gazeux d'oxygène et de gaz carbonique) et est à l'usage exclusif du médecin.

Description du coffret.

Cet appareil portatif de ranimation comprend :

1. Un coffre solide en Limba, avec fermeture à excentrique et poignée de transport;
2. Une bonbonne de carbogène (mélange de 95 % d'oxygène et 5 % d'acide carbonique) ou d'oxygène, comprimé à 150 Kg/cm².
Cette bonbonne d'une capacité en eau de 2 litres, peut contenir 300 litres de gaz utilisable.
Elle porte un robinet spécial à piston, système Klin-ger d'une étanchéité absolue et d'une manœuvre facile, par volant;
3. Une vis micrométrique porte un manomètre permettant le contrôle permanent du contenu des bonbonnes;
4. Une vessie, spécialement préparée, servant de poche de compensation;
5. Une pièce spéciale avec deux robinets pointeaux permettant le raccordement des appareils d'utilisation;
6. Un masque métallique, comportant un ajutage d'arrivée avec tube de caoutchouc de raccordement, une

Livret hlt

1. XIII.

Page 10.

soupape d'aspiration, une soupape d'expiration, une garniture de caoutchouc et un serre-tête réglable;

7. Un dispositif à sonde nasale, comportant une sonde nasale en verre;
8. Un porte-aiguille en métal pour injection sous cutanée, avec trois aiguilles inoxydables en nickel et un tube de caoutchouc de raccordement;
9. Une clef combinée, permettant le montage et le démontage de l'installation;
10. Eventuellement, un chapeau protecteur pour la bonbonne.

Mode d'emploi.

A. INHALATION

1. Connecter soit le masque, soit le dispositif à sonde nasale à l'ajutage adéquat de la pièce spéciale et ouvrir le robinet correspondant;
2. S'assurer que la vis micrométrique est bien fermée;
3. Ouvrir le robinet de la bonbonne et régler le débit gazeux au moyen de la vis micrométrique;
4. Fixer le masque sur le visage ou la sonde dans une des narines de la victime (maintenir la sonde par un peu de sparadrap).

B. INJECTION

1. Connecter le porte-aiguille dûment muni de son aiguille à l'ajutage adéquat de la pièce spéciale et ouvrir le robinet correspondant;
2. S'assurer que la vis micrométrique est bien fermée;
3. Ouvrir le robinet de la bonbonne et régler le débit gazeux au moyen de la vis micrométrique;
4. Faire une injection lente de gaz dans la cuisse de la victime.

Annexe :

1. Ligne électrique de :
Bruxelles (Nord) à Anvers (Central)
 1. Postes de secours médicaux de la ligne installés dans les gares suivantes :
Bruxelles (Nord) ;
Malines ;
Anvers (Central).
 2. Sous-stations électriques de :
Haren — tél. 15.34.94 Bruxelles.
Mortsel — tél. 993.37 Anvers (ou lignes téléphoniques du dispatching).
 3. Service médical de la Société :
 - a) Centres régionaux :
Anvers — tél. 260.30 — Place du Nord, 1.
Bruxelles — tél. 11.90.40 — rue Belliard, 76.
Malines — tél. 115.89 — Chaussée de Louvain, 26 (A. C. Malines).
 - b) Service Médical Central :
Bruxelles — tél. 11.90.40 — rue Belliard, 76.
 4. Garages d'ambulance automobile :
Anvers : Service de Secours de la Ville — tél. 234.56.
Croix-Rouge — avenue de Belgique, 34 — tél. 306.40 et 907.83.
Bruxelles : Centre Régional — tél. 11.90.40.
Croix-Rouge — rue Edm. Picard — tél. 44.70.10.
Malines : Hôpital N.-Dame — rue de l'Empereur — tél. 127.87.

Livret hlt

1. XIII.

Page 12.

5. Cliniques :

Anvers : Institut St. Camille — 10, rue Lockaert
— tél. 717.16.

Bruxelles : Institut Médico-Chirurgical — 62, rue
Froissart — tél. 34.05.62 — 33.05.50.

Clinique St. Etienne — 100, rue du
Méridien — tél. 17.81.67.

Hôpital Civil Etterbeek — 2, Square
Dr. J. Joly — tél. 48.64.00.

Malines : Hôpital N.-Dame — rue de l'Empereur
— tél. 127.87.

2. Ligne électrique de :

Bruxelles (Midi) à Charleroi (Sud).

1. Postes de secours de la ligne installés dans les gares suivantes :

Bruxelles (Midi) ;

Baulers ;

Charleroi (Sud).

2. a) Sous-stations électriques de :

Bruxelles (Midi) tél.

Baulers tél. 916

Charleroi (Sud) tél. 242

b) Postes de sectionnement :

Luttre tél.

Baulers tél.

Monceau tél.

3. Service Médical de la Société :

a) Centres Régionaux :

Bruxelles — 76, rue Belliard — tél. 11.90.40.

Charleroi — Quai de la Gare, 1 — tél. 115.89.

b) Service Médical Central :

Bruxelles — 76, rue Belliard — tél. 11.90.40.

4. Garages d'ambulance automobile :

Bruxelles — Centre Régional — tél. 11.90.40.

Charleroi — Croix-Rouge — 15, rue du Gouvernement — tél. 209.50.

5. Cliniques :

Bruxelles : a) Clinique Médico-Chirurgicale —
62, rue Froissart — tél. 34.05.62 —
33.05.50.

b) Clinique St. Etienne —
100, rue du Méridien — tél. 17.81.67.

c) Hôpital Civil Etterbeek —
2, Square Dr. J. Joly — tél. 48.64.00.

Charleroi : Hôpital Civil — Boulevard Paul Jan-
son, 90 — tél. 222.28.

3. Ligne électrique de :

Linkebeek — Anvers (Nord).

1. Postes de secours installés dans les gares de :

Anvers (Nord)

Malines

2. a) Sous-stations électriques : Anvers (Nord)

Malines

b) Postes de sectionnement :

Linkebeek tél.

Schaerbeek (Josaphat) tél. 16.02.01

Muizen tél.

Berchem tél.

Antwerpen (Schijnpoort) tél.

3. Service Médical de la Société :

4. Garages d'Ambulances.

5. Cliniques.

Pour le 3, 4 et 5 : mêmes indications que pour la ligne :
Bruxelles (Nord) à Anvers (Central) — pages 11 et 12.

Livret hlt

1. XIII.

Page 14.

QUESTIONS.

1. Quelles sont les premiers soins à donner aux victimes d'un accident d'électrocution, lorsque la victime offre les apparences de la mort ?
2. Lorsque la victime est sans connaissance, que faut-il faire pour la ranimer ?
3. Comment procède-t-on pour pratiquer la respiration artificielle suivant la méthode Schaeffer ?
4. Comment soigner la victime présentant des blessures dues au courant électrique ?
5. Quelles sont les prescriptions à observer en cas d'électrocution par courant à haute tension ?
6. Quels sont les appels à lancer au service des secours médicaux, en cas d'accident par électrocution ?
7. Que comprend le matériel de secours médicaux ?
8. Quelle est la composition du matériel de secours suivant et comment l'utilise-t-on ?
 - a) Appareil Panis;
 - b) Boîte de secours ordinaire;
 - c) Boîte de secours pour électrocutés;
 - d) Coffret portatif d'inhalation à carbogène.