



Moureaux Paul

CHEMIN DE FER DU NORD

Lignes du Nord-Belge

RÈGLEMENT

POUR

LES AIGUILLEURS

Homologué par Décision ministérielle
du 30 octobre 1894



CHEMIN DE FER DU NORD

Lignes du Nord-Belge

RÈGLEMENT

POUR

LES AIGUILLEURS

Homologué par Décision ministérielle

du 30 octobre 1894



CHEMIN DE FER DU NORD

RÈGLEMENT

POUR

LES AIGUILLEURS

CHAPITRE I

Attributions, Responsabilité.

CHAPITRE II

Prescriptions relatives à la Sécurité.

CHAPITRE III

Mesures d'Ordre.

CHAPITRE I

ATTRIBUTIONS, RESPONSABILITÉ

ART. 1^{er}.

La surveillance et la manœuvre des aiguilles, ainsi que la manœuvre de certains signaux, sont confiées, soit à des agents spéciaux, soit à des employés temporairement chargés de ce service.

Les aiguilleurs sont chargés de tous les soins à donner aux aiguilles et aux

signaux dont la manœuvre leur est confiée, en ce qui concerne le nettoyage et le graissage de ces appareils, ainsi que le serrage des boulons.

Dans les gares et stations, les aiguilleurs sont placés sous les ordres des chefs de gare et de station. Pour ce qui concerne le graissage et le nettoyage des appareils et l'enlèvement de la neige, ils doivent se conformer aux instructions qui leur sont données par les chefs de section et les chefs de district de la Voie.

Hors des gares, les aiguilleurs sont en général, placés sous les ordres des agents de la surveillance et de l'entretien.

Les aiguilleurs et les agents qui les remplacent temporairement sont responsables de tous les faits de leur service.

Ils doivent connaître toutes les prescriptions du Règlement spécial relatif à leurs fonctions, ainsi que le Règlement général sur les signaux.

ART. 2.

Les chefs de gare et de station, étant chargés de veiller à ce que les prescriptions du présent Règlement soient parfaitement exécutées, signalent dans leur rapport, les aiguilleurs qui ne s'y conforment pas, ainsi que les négligences ou les infractions dont ils ont connaissance.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SÉCURITÉ

ART. 3.

Les mesures que les aiguilleurs ont à prendre pour garantir la sécurité et assurer leur service, sont : les unes relatives à la manœuvre des signaux et contenues dans le *Règlement général sur les signaux*; les autres relatives à la manœuvre et à la surveillance des aiguilles et indiquées aux articles suivants.

ART. 4.

Les aiguilleurs ne doivent permettre aucun mouvement de train ou de machine, avant que les précautions prescrites par les règlements homologués ou par les consignes particulières aient été prises.

Il leur est notamment interdit, de la manière la plus formelle, de changer la position d'une aiguille sur laquelle une machine, un train ou un véhicule est engagé.

Ainsi, lorsque par suite d'un signal mal ou tardivement compris, ou de toute autre fausse manœuvre, un train ou une machine a été dirigé par les aiguilles sur une voie autre que celle qu'il devait suivre, **il est défendu à l'aiguilleur de toucher aux aiguilles, dès qu'il y a**

une roue engagée. Il doit faire arrêter le train, le faire reculer de manière à **dégager entièrement** les aiguilles, et alors seulement, rectifier la direction du changement de voie.

ART. 5.

Lorsqu'un disque à distance est fermé pour protéger un mouvement, les aiguilleurs ne doivent permettre ce mouvement qu'après s'être assurés qu'aucune machine ou aucun train n'est engagé sur la voie entre le signal et le point à couvrir pour protéger ce mouvement.

Les aiguilleurs doivent d'ailleurs être toujours prêts à faire à la main un signal d'arrêt, au moyen du drapeau rouge, le jour, et du feu rouge, la nuit.

ART. 6.

Les aiguilles peuvent être : soit manœuvrées à distance à l'aide de transmissions mues par des leviers dont la position est fixée par des crans d'arrêt qui en limitent la course ; soit manœuvrées sur place à l'aide de leviers munis d'un contrepoids dont la lentille peut tourner autour du levier, de manière à presser l'une ou l'autre des deux lames de l'aiguille contre le rail, selon la direction qu'il s'agit de donner.

ART. 7.

Les aiguilles manœuvrées à distance ont généralement leurs leviers concentrés dans des postes ou des cabines, dont les aiguilleurs ont, le cas échéant, à leur

disposition des moyens de contrôle qui leur permettent de s'assurer, autant que possible sans se déplacer, que l'aiguille a bien obéi à la manœuvre.

Celles de ces aiguilles qui sont prises en pointe sur les voies principales sont, en général, munies d'un verrou qui maintient l'une ou l'autre des lames appliquée contre le rail contr'aiguille.

Lorsque l'aiguilleur éprouve de la résistance à manœuvrer le levier de l'aiguille ou du verrou, il ne conclut qu'un obstacle existe entre la lame et le rail, et il doit aussitôt prendre les mesures nécessaires pour arrêter les trains qui doivent franchir cette aiguille, et faire réparer le dérangement ou disparaître l'obstacle.

Aucune aiguille manœuvrée à distance

par transmission rigide ne doit être prise en talon, par un train, par une machine ou par un véhicule isolé, sans qu'on ait préalablement manœuvré cette aiguille, de manière à lui donner, si elle ne l'occupe déjà, la position correspondant à la direction d'où viennent les véhicules.

Un certain nombre d'aiguilles manœuvrées à distance sont munies de pédales qui s'opposent à ce que l'on puisse manœuvrer l'aiguille, tant qu'elle n'est pas dégagée. Lorsqu'un aiguilleur éprouve de la résistance à manœuvrer le levier, il en conclut que l'aiguille n'est pas encore dégagée par les roues du train ou de la manœuvre qui vient de passer, et il ne doit essayer de changer la position de cette aiguille, qu'après s'être assuré qu'elle est bien dégagée.

ART. 8.

Les aiguilles non manœuvrées à distance se divisent en deux classes :

1° Les aiguilles qui ont une position normale bien déterminée, c'est-à-dire, en général, celles qui sont situées sur les voies principales, sur des voies de circulation, ou qui, situées sur des voies accessoires, donnent accès à des voies principales ou de circulation ;

2° Les aiguilles libres, dont la position peut varier suivant les besoins du service, et qui sont, en général, situées sur des voies de garage, de triage ou de débord, dans les dépôts ou les ateliers, à l'intérieur des ballastières, etc.

ART. 9.

A moins d'exceptions motivées par les besoins locaux et sanctionnées par des autorisations spéciales, toutes les aiguilles, dont la position normale est bien déterminée, sont fixées dans cette position : soit à l'aide d'un boulon de calage qui maintient l'une des lames contre le rail contr'aiguille ; soit à l'aide d'une cheville qui traverse la douille du contrepoids, et qui empêche, par suite, la lentille de ce contrepoids de tourner autour du levier, pour modifier la position des lames ; cette cheville est munie d'un cadenas qui s'emboîte à l'extrémité, de manière que, pour retirer la cheville et manœuvrer l'aiguille, il faut

d'abord ouvrir ce cadenas à l'aide d'une clef.

Les aiguilles dont les lames sont boulonnées, sont celles que l'on doit exceptionnellement annuler pendant une certaine période en général de longue durée, et qui ne peuvent être prises, dans cette position, en talon par un train, une machine ou un véhicule venant de la direction condamnée.

Quand la période pendant laquelle ces aiguilles doivent être annulées a pris fin, il faut, afin d'éviter des avaries ou même un déraillement, avoir soin de déboulonner la lame et de remettre l'appareil dans la position qu'il doit occuper pendant la durée du service.

Les aiguilles à cheville cadénassée sont celles dont on peut avoir à chan-

ger momentanément la position normale, pour les besoins du service; à cet effet, on décadénasse la cheville et on la retire, de manière à pouvoir tourner le contrepoids pour amener les lames dans la position opposée à celle qu'elles occupent normalement.

Dès que la manœuvre est terminée, on ramène le contrepoids à la position normale, on remet la cheville et on la cadénasse, après s'être assuré que la lame est bien en contact avec le rail contr'aiguille.

Jamais une aiguille à cheville cadénassée ne doit rester démunie de sa cheville et du cadenas, dans l'intervalle des manœuvres qui nécessitent qu'on en modifie la position.

ART. 10.

Les leviers des aiguilles à cheville cadenassée peuvent, dans certains cas, être, en outre, munies d'une chaîne fermée par un cadenas qui empêche que, par inadvertance ou par malveillance, on puisse soulever la lentille du contrepoids, pour modifier temporairement la position des lames. A cet effet, la chaîne est enroulée autour du bras du contrepoids et de la tringle de manœuvre de l'aiguille, et tendue de manière qu'il soit impossible de faire prendre le moindre écart à la lentille du contrepoids.

Les aiguilles ainsi enchaînées et cadenassées ne pouvant être prises en talon par un véhicule venant de la direction qu'elles ne donnent pas, sont

celles qui doivent être immobilisées dans leur position normale pendant une certaine période, en général pendant la suspension du service.

Lorsque cette période a pris fin, il faut, sans toucher à la cheville cadenassée, ouvrir le cadenas qui fixe la chaîne et dérouler celle-ci, de manière qu'il soit, à partir de ce moment, possible de prendre l'aiguille en talon sans la manœuvrer.

ART. 11.

Lorsqu'un train ou un véhicule quelconque, abordant une aiguille par le talon en la déplaçant par son passage, s'arrête sur cette aiguille, l'aiguilleur doit en soutenir le contrepoids, pour

éviter le déraillement qui se produirait si le train ou le véhicule reculait sur l'aiguille abandonnée à elle-même.

Si le train ou le véhicule doit changer de voie en reculant, l'aiguilleur, pour éviter un déraillement ou une fausse direction, ne laisse commencer la manœuvre de refoulement qu'après s'être assuré que le changement de voie a été complètement dégagé par toutes les roues et que toutes les aiguilles situées en avant sur le trajet que doit effectuer la manœuvre, sont mises dans la direction convenable.

ART. 12.

En dehors des moments où il est nécessaire de les manœuvrer pour les besoins du service, les aiguilles placées sur les voies

principales ou sur des voies de circulation, doivent, par leur position normale, assurer la continuité de la circulation sur ces voies.

Lorsqu'il est nécessaire de les manœuvrer, on doit prendre les précautions indiquées à l'article 9 ci-dessus, en ce qui concerne l'emploi des chevilles cadénassées.

Dans le cas où il est nécessaire qu'elles soient prises en pointe, sans qu'elles aient leur cheville cadénassée, le levier doit en être maintenu pendant le passage du train ou du véhicule.

Exception à cette règle doit être faite pour les aiguilles manœuvrées à distance à l'aide de leviers à crans d'arrêt ; lorsque ces aiguilles sont verrouillées, l'aiguilleur doit vérifier que le verrou est bien lancé pour assurer la direction

dans laquelle l'aiguille doit être abordée en pointe.

ART. 13.

Toute aiguille isolée, c'est-à-dire non reliée à un poste par une transmission à distance, après avoir été manœuvrée soit à la main, soit par un train qui la prend en talon, doit être examinée par l'aiguilleur, pour s'assurer qu'elle a bien complètement repris sa position normale.

En outre, avant le passage ou l'arrivée des trains, les aiguilleurs doivent visiter leurs aiguilles et s'assurer qu'elles sont dans la position convenable.

Ils doivent (article 54 du Règlement général sur les signaux) faire, à la main

ou avec les disques, le signal d'arrêt s'ils s'aperçoivent qu'une aiguille est entrebâillée sur les voies principales, et s'il n'est pas possible de faire immédiatement cesser cet entrebâillement.

ART. 14.

Les aiguilleurs doivent veiller à ce que les mouvements de trains et de machines dans les gares, à l'entrée et à la sortie des ateliers et des dépôts, ainsi qu'aux aiguilles abordées par les pointes s'exécutent toujours à petite vitesse et avec prudence.

Quand une voie ou une aiguille conduit à une voie parcourue dans les deux sens, l'aiguilleur ne doit donner entrée sur la voie parcourue dans les deux sens

qu'après s'être assuré qu'aucun train ou aucune machine marchant en sens contraire ne s'y est engagé ou ne peut s'y engager.

Il doit faire à cet effet tous les signaux nécessaires.

ART. 15.

Les aiguilleurs en prenant leur service, doivent s'assurer que les aiguilles et les signaux, dont la manœuvre leur est confiée, sont en bon état et fonctionnent bien. Ils signalent au chef dont ils relèvent, toute aiguille dont le fonctionnement n'est pas régulier et prennent des mesures immédiates lorsque l'état de cette aiguille est de nature à compromettre la sécurité.

Les aiguilleurs relevés de service,

doivent faire reconnaître aux aiguilleurs qui viennent les remplacer, l'état des signaux et des aiguilles et leur transmettre les instructions particulières qu'ils auraient pu recevoir, ainsi que tous les renseignements et avis utiles.

Pendant toute la durée de leur service, les aiguilleurs ne doivent, sous aucun prétexte, le quitter, sans une autorisation expresse du chef dont ils relèvent, et sans avoir été remplacés, sauf le cas de force majeure, comme par exemple, pour assurer à la main et à la distance réglementaire, des signaux d'arrêt destinés à couvrir un train ou un obstacle sur la voie.

ART. 16.

Toutes les fois que des aiguilles doivent être installées ou mises en réparation

dans une gare, avis doit en être donné au chef de gare par le service des travaux.

Les voies sur lesquelles des aiguilles sont en installation ou en réparation, doivent être l'objet d'une surveillance toute particulière.

ART. 17.

Sur les lignes à double voie, lorsqu'une des deux voies est momentanément interceptée par suite d'accident, de réparation, ou pour toute autre cause, la circulation des trains peut avoir lieu sur la seule voie libre, dans les conditions suivantes :

Un employé-pilote est nominativement désigné pour accompagner les trains et les machines sur la voie unique temporaire.

Un ordre écrit et, autant que possible, un signe distinctif sont donnés au pilote, de manière que cet agent puisse justifier de sa qualité pendant toute la durée de ses fonctions ; cet ordre et, s'il y a lieu, ce signe distinctif lui sont retirés dès que son service de pilote est terminé.

Des gardes sont placés :

1° Aux deux extrémités de cette voie.

Ces gardes reçoivent l'ordre écrit de ne laisser engager sur la voie unique aucun train, aucune machine, sans la présence à l'aiguille de l'employé-pilote et sans son ordre verbal ;

2° A chacune des aiguilles, s'il en existe, qui font communiquer la voie unique avec des garages ou des embranchements, de quelque nature qu'ils

soient, à moins qu'il ne se trouve, sur ces embranchements, ni machine, ni wagon au moment de l'interception.

Ces gardes reçoivent l'ordre écrit de ne laisser sortir des garages ou des embranchements et s'engager sur la voie unique, aucune machine ni aucun véhicule.

Lorsque la section à voie unique a une grande longueur, un agent posté sur cette section, à 800 mètres en avant de l'aiguille de sortie de la voie unique, fait à tous les trains le signal de ralentissement.

ART. 18.

Tous les trains et toutes les machines, quelle que soit leur direction, doivent

être arrêtés à leur entrée sur la voie unique.

L'aiguille par laquelle les trains, marchant à contre-voie, quittent la voie unique pour reprendre leur voie normale doit être disposée de manière à toujours diriger ces trains sur cette voie.

ART. 19.

Le premier train qui passe sur la voie unique en sens contraire de la circulation normale sur cette voie, ne peut, dans aucun cas, s'y engager avant que l'employé-pilote ait reçu l'assurance :

1° Que la voie est libre ;

2° Qu'un garde est placé à l'autre extrémité et que ce garde a reçu l'ordre

écrit de ne laisser engager aucun train, aucune machine, sans la présence à l'aiguille de l'employé-pilote, et sans son ordre ;

3° Que des gardes sont placés à chacune des aiguilles, s'il en existe, qui font communiquer la voie unique avec des garages ou des embranchements de quelque nature qu'ils soient (à moins qu'il ne se trouve, sur ces embranchements, ni machine, ni wagon au moment de l'interception), et que ces gardes ont reçu l'ordre écrit de ne laisser s'engager, des garages des embranchements, sur la voie unique, aucune machine, ni aucun véhicule.

ART. 20.

Toutes les fois que les agents de la Voie

travaillant sur la section de voie unique, n'ont pas été prévenus en temps utile de la circulation à contre-voie, le mécanicien du premier train qui passe sur la voie unique temporaire, en sens contraire de la circulation normale sur cette voie, doit être prévenu par le pilote que son train est le premier qui circule dans ces conditions. Il doit marcher avec la plus grande prudence et être en mesure de s'arrêter immédiatement si cela est nécessaire.

Avertis par le signal que la machine doit porter à l'avant et du côté de l'entrevoie (drapeau rouge ou feu rouge), les gardes et les cantonniers doivent, à partir de ce moment, protéger **en avant et en arrière**, à la distance réglementaire de **mille** mé-

tres, les travaux de nature à intercepter la circulation ou les lorrys qu'il serait indispensable de faire circuler.

ART. 21.

Lorsque plusieurs trains doivent être successivement expédiés dans le même sens sur la voie unique temporaire, avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains est seul accompagné par l'employé-pilote.

Pour les trains précédents, le pilote présent à l'aiguille de la voie unique, donne verbalement aux mécaniciens l'ordre de continuer leur marche.

ART. 22.

La correspondance pour l'organisation et le service du pilotage peut être échangée par le télégraphe ou le téléphone.

Les dépêches sont passées en toutes lettres, sans abréviations, collationnées, et les réponses mentionnent textuellement les instructions ou les ordres reçus et les mesures prises en conséquence.

CHAPITRE III

MESURES D'ORDRE

ART. 23.

Les aiguilleurs, dans l'exercice de leurs fonctions, doivent être munis :

- 1° Du Règlement pour les aiguilleurs et du Règlement général sur les signaux;
- 2° D'un exemplaire des tableaux de la marche des trains ;
- 3° D'un drapeau rouge ;
- 4° D'un drapeau vert ;
- 5° D'une lanterne à verre rouge et verre vert ;
- 6° De signaux-pétards ;
- 7° D'une corne d'appel.

Ils doivent être pourvus, en outre, des objets suivants :

- 1 Burette à grand bec ;
- Des Ciseaux pour mèches ;
- 1 Clef anglaise ;
- 1 Marteau-rivoir ;
- 2 Ciseaux à froid ;
- 1 Pelle en fer ;
- 1 Râteau ;
- 1 Raclette ;
- 1 Balai ;
- et, s'il y a lieu, 1 Chasse.

Les aiguilleurs sont responsables de la conservation de ces ustensiles, pour lesquels ils donnent émargement.

ART. 24.

Le service des aiguilleurs doit s'accomplir avec sang-froid et sans bruit.

Ils doivent échanger les communications nécessaires au service en s'abstenant de cris et de conversations particulières.

ART. 25.

Dès qu'un dérangement quelconque se manifeste dans les aiguilles, appareils ou signaux qui lui sont confiés, l'aiguilleur doit immédiatement prévenir le chef sous les ordres duquel il se trouve placé. Il doit, en même temps, en donner avis au chef de district ou au chef de section chargé de la réparation, ainsi qu'aux agents des Services électriques, si l'appareil dérangé comporte des organes électriques.

Si les aiguilles ne permettent pas aux trains de passer, l'aiguilleur doit se porter en avant pour faire le signal d'arrêt.

ART. 26.

Les aiguilleurs doivent veiller avec soin à ce que, dans la limite de l'étendue des aiguilles, le ballast soit constamment au niveau qui leur est indiqué par le chef de district ou le chef de section des travaux.

Les traverses ou châssis supportant le changement de voie doivent être balayés et le ballast mis de niveau avec la face supérieure de ces traverses ou châssis.

ART. 27.

Les faces intérieures des coussinets, ainsi que celles des rails et des aiguilles, doivent être essuyées avec le plus

grand soin, de manière qu'il n'y reste aucun corps étranger et que le glissement et l'application des aiguilles aient lieu de la manière la plus exacte.

Ce travail fait, la face des coussinets supportant les aiguilles, est frottée avec un chiffon légèrement graissé.

L'aiguilleur doit aussi enlever avec soin la graisse qui tombe des machines sur les rails et contre-rails, et qui a l'inconvénient de faire patiner les roues des machines.

ART. 28.

Les axes des leviers de changements, les paliers et coussinets doivent être maintenus constamment propres et suffisamment graissés. On doit s'assurer que

la tige qui communique du levier aux aiguilles, ainsi que celles qui réunissent les aiguilles, ne frottent ni dans les trous des rails qu'elles traversent ni contre un autre obstacle ; que leurs articulations jouent bien et que rien ne gêne leurs mouvements.

Toutes les parties de l'appareil, en général, doivent être nettoyées avec soin et débarrassées de l'eau qui pourrait s'y trouver ; cette précaution est essentielle pendant l'hiver, parce que cette eau pourrait se geler et empêcher la manœuvre des aiguilles.

ART. 29.

Lorsqu'on a nettoyé et graissé les aiguilles et les coussinets, on fait manœu-

vrer à plusieurs reprises les aiguilles, afin de s'assurer qu'elles fonctionnent bien.

ART. 30.

En temps de neige, le nettoyage des aiguilles et des croisements de voies a lieu aussi souvent qu'il est nécessaire pour enlever la neige, afin qu'elle ne forme pas de bourrelet entre les rails et les aiguilles, ce qui pourrait en empêcher la manœuvre, les forcer ou les briser.

TABLE DES MATIÈRES

	Articles.	Pages.
Attributions des aiguilleurs.	1	5
Boulon de calage	9	15
Cheville cadenassée	9	15
Circulation à voie unique	17 à 22	26 à 33
Chaîne cadenassée.	10	18
Changements de service	15	24
Cheville cadenassée	9	15
Classification des aiguilles	8	14
Disque à distance. (Usage du).	5	10
Entretien des aiguilles.	26 à 30	37 à 40
Fausse direction	11	19
Mesures d'ordre.	23 à 30	34 à 40
Neige (Mesures à prendre en temps de)	30	40
Objets dont les aiguilleurs doivent être munis.	23	34
Pédale	7	13
Pilotage	17	26
Position normale des aiguilles	12	20
Prescriptions relatives à la sécurité.	3 à 22	8 à 33
Réparations aux aiguilles	16	25
Responsabilité des aiguilleurs	1	5
Talon (Aiguilles prises en).	7	11
Téléphone et Télégraphe	22	33
Vérification des aiguilles et signaux	15	24
Verrou d'aiguille.	7	12

PARIS. — IMPRIMERIE CHAIX. — 13325-6-19. — (Encre Lorilleux).
