

Monsieur,

Le présent livret indique les prescriptions à observer afin d'éviter les accidents du travail.

Si ces prescriptions sont observées, le nombre des accidents dont les agents du chemin de fer sont victimes dans l'exercice de leurs fonctions diminuera dans de notables proportions.

Je fais appel à la bonne volonté de tous.

J'espère que je ne serai pas obligé de recourir à des mesures disciplinaires pour assurer l'exécution de règlements qui ont été élaborés dans l'intérêt des agents et de leurs familles.

Le Ministre,

JULES VANDENPEEREBOOM.

Bruxelles, le 1^{er} janvier 1899.

Ministère des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes.

Prescriptions

A OBSERVER PAR LE PERSONNEL

EN VUE D'ÉVITER

LES

ACCIDENTS DU TRAVAIL.



1899.

PRESCRIPTIONS
A OBSERVER PAR LE PERSONNEL
EN VUE D'ÉVITER
LES ACCIDENTS DU TRAVAIL.

Introduction.

Les agents qui travaillent ou circulent en pleine voie, dans les stations, ateliers ou autres dépendances du chemin de fer ont toujours à se préoccuper du danger auquel ils sont exposés; ils doivent veiller eux-mêmes à leur propre sécurité.

Ils ne doivent jamais oublier que l'habitude du danger amène souvent l'homme à manquer d'attention et à commettre des actes d'imprudence, d'imprévoyance ou de légèreté.

Il leur est recommandé de toujours agir avec calme et réflexion et de s'habituer à

prendre régulièrement les mesures de précaution nécessaires.

Les prescriptions et recommandations contenues dans le présent livret ont pour but de les prémunir contre les accidents.

Ces prescriptions et recommandations doivent être observées par tous les agents, quel que soit le service auquel ils appartiennent.



CHAPITRE I.

CIRCULATION EN PLEINE VOIE, DANS LES STATIONS, REMISES, ATELIERS ET AUTRES DÉPENDANCES DU CHEMIN DE FER.

Recommandations importantes.

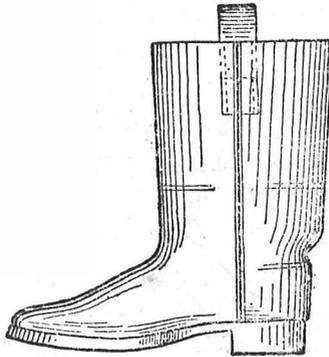
Il est recommandé aux agents appelés à circuler sur les lignes et dans les voies des stations, remises ou ateliers, de ne pas se couvrir les oreilles, de ne pas porter de capuchon, foulard, parapluie et tout autre objet pouvant les empêcher de voir ou d'entendre suffisamment.

Il est recommandé à tout le personnel de porter pendant les heures de travail des vêtements serrants et fermés, ainsi que des chaussures à talons très bas et larges, afin

d'éviter que les agents ne s'engagent le pied entre les rails et les contre-rails, dans les ornières des appareils spéciaux, etc.

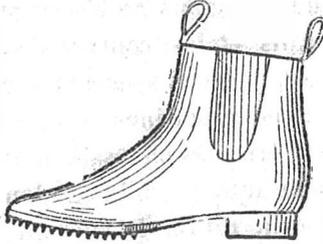
Aux souliers ou bottines à lacets, il est conseillé de préférer des chaussures des modèles ci-dessous ou autres similaires dont on peut, en cas de péril, retirer le pied en les abandonnant sur place.

Bottines hongroises ou demi-bottes.



Semelle clouée

Bottines à élastiques (système Leshyme à Marchienne-au-Pont)
(brevetées).



Semelle clouée

Bottines napolitaines à fermoir métallique (système Tasseaux
et Cie à Givet) (brevetées).

Bottine ouverte



La partie lisière de la pièce F
s'emboîte dans une des ouvertures
X de la pièce G

Bottine fermée



Il est recommandé à tout ouvrier d'atelier qui, par son travail, est appelé à monter sur les machines, tenders, impériales de voitures et wagons de ne pas porter des sabots ni des chaussures à semelles en bois ou trop fortement ferrées.

Quant aux agents du service des trains, le port des chaussures en question est prohibé d'une façon absolue.

La plus grande prudence est recommandée pendant la nuit, en cas de brouillard ou lorsque, par suite de mauvais temps, il est difficile de bien apprécier les distances.

Il est défendu de toucher aux installations électriques (conducteurs, commutateurs, régulateurs, etc.), sans nécessité de service.

Circulation en pleine voie.

Circulation dans les stations.

Article 1. — Pour se rendre à leur travail ou pour retourner chez eux, les agents doivent suivre les chemins ordinaires et ne circuler sur la voie que lorsqu'il est impossible de faire autrement.

Article 2. — Lorsque les agents circulent sur les voies, ils doivent prendre les précautions suivantes :

1° ne jamais se placer dans la voie, ni dans l'entre-voie;

2° suivre toujours le côté extérieur des voies, en leur donnant la gauche;

3° s'arrêter à l'approche des trains ou des locomotives;

4° ne pas traverser la route en vue d'un train ou d'une locomotive.

Article 3. — Quand les agents occupés à l'entretien ou à la visite de la voie, soit seuls, soit en nombre, peuvent se retirer instantanément, ils doivent veiller eux-mêmes à leur propre sécurité.

Sur les lignes à double voie, les agents chargés de la visite doivent circuler en sens inverse de la marche du train, sur la voie qu'ils contrôlent.

Cette prescription doit aussi être suivie, autant que possible, sur les lignes à voie unique.

En tous cas, ils doivent toujours veiller sur eux et ne pas se croire tout à fait en sûreté, parce que la marche ordinaire des trains peut être modifiée à un moment donné.

Les agents travaillant à la voie ou circulant sur celle-ci doivent se garder de confondre avec une ligne à double voie, deux lignes à voie unique qui courent parallèlement l'une à l'autre sur une certaine longueur.

Article 4. — Quand deux trains se croisent, les agents qui se sont garés pour l'un ne doivent pas changer de place avant que les deux trains soient passés.

En aucun cas ils ne doivent ni se trouver sur les voies, ni les traverser quand un train est à moins de 300 mètres.

Article 5. — Là où il existe des niches (loges, trous) ou des plates-formes de garage, les agents doivent, à l'approche des trains, ou machines se retirer dans celles qui sont situées du côté où ils se trouvent et ne pas traverser les voies.

Ce cas se présente par exemple dans les

souterrains, dans les tranchées, sur les ouvrages d'art de grande longueur, le long des parcs à charbon, etc.

Article 6. — Les petits wagons circulant sur la voie principale doivent être dirigés par le piqueur le chef-piocheur ou un agent délégué à cet effet. Celui-ci doit prendre toutes les mesures voulues pour assurer la sécurité de la circulation de ces petits wagons.

Les agents qui les accompagnent ont à veiller à leur propre sécurité et doivent vérifier avec grand soin le petit wagon et son chargement.

Article 7. — Les agents du chemin de fer doivent circuler le moins possible dans les voies, et ils ne peuvent le faire que si le service l'exige.

Quand des chemins ou passages quelconques leur ont été indiqués, dans leur intérêt, pour passer d'un endroit à un autre d'une station, il leur est défendu de s'en écarter.

Ils doivent aussi suivre les chemins désignés pour l'entrée et la sortie des stations.

Article 8. — Avant de traverser une voie, les agents ont à regarder à droite et à gauche et à s'assurer qu'aucun danger ne les menace, soit dans un sens, soit dans l'autre.

Cette précaution est surtout importante lorsqu'ils viennent de traverser une voie derrière une rame de wagons ou après le passage d'un train.

Avant de s'engager sur la voie suivante, ils doivent l'examiner attentivement dans les deux directions, car la rame ou le train passé peut les empêcher de voir une autre rame, un autre train ou une locomotive venant en sens contraire.

Article 9. — Ils doivent éviter, autant que possible, de se placer dans les entre-voies aux endroits où la largeur est insuffisante et de passer sur les excentriques, croisements, traversées, tringles de connexion, fils de signaux et autres appareils quelconques.

Article 10. — A l'approche d'un train, d'une locomotive ou d'un wagon, les agents doivent se retirer immédiatement de la voie occupée

par le véhicule en mouvement sans attendre que celui-ci se soit rapproché d'eux et se garer de façon à ne pouvoir être atteint par un véhicule circulant sur une voie contiguë.

Article 11. — On ne peut traverser une voie devant un train, une locomotive ou des véhicules en mouvement, que lorsqu'on est sûr d'échapper à tout danger, même si l'on tombait.

Article 12. — Tout agent circulant dans les voies doit obéir immédiatement à tout signal d'avertissement et faire connaître, en se garant ou en se retournant, que le signal a été compris.

Article 13. — Il est défendu :

1° de passer au-dessous des attelages ou du plancher des wagons arrêtés ou en mouvement;

2° de passer au-dessus des buttoirs de wagons en mouvement ou qui peuvent être mis en mouvement sans qu'on s'y attende;

3° de passer entre des wagons ou véhicules quelconques n'ayant pas entre eux un intervalle de la longueur d'un wagon au moins.

En règle générale, on ne doit traverser les voies sur lesquelles il y a des wagons, qu'avec la plus grande prudence, car il peut arriver que ces wagons soient heurtés par d'autres et se mettent tout à coup en marche.

Si l'intervalle entre les wagons est moindre que la longueur d'un wagon, on doit contourner le train ou la rame, et cela à une distance suffisante afin de ne pas être exposé à un accident, même en cas de mise en marche subite des wagons ;

4° de passer près d'une locomotive ou d'un train qui va se mettre en mouvement ;

5° de stationner ou de passer entre des wagons ou entre des parties de train en mouvement pour être réunies ;

6° de se placer ou de passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la voie de ce quai ;

7° de circuler sans nécessité sur la bordure des quais ;

8° de s'appuyer contre les buttoirs ou autres parties de wagons arrêtés.

Article 14. — Les agents ne peuvent s'asseoir, se coucher, se reposer ou dormir dans les voies, dans les entre-voies, sur les rails ou près des rails

Circulation dans les remises, ateliers et autres dépendances du chemin de fer.

Article 15. — Les mesures ci-dessus, relatives à la circulation dans les voies des stations, sont également applicables à la circulation dans les voies des remises et des ateliers.

Article 16. — Pour se rendre à leur travail ou pour retourner chez eux, les agents doivent suivre les chemins ordinaires et ne circuler sur la ligne et sur les voies des stations, remises et ateliers, que quand cela est absolument nécessaire; dans ce cas, ils doivent suivre la route qui leur a été indiquée par leur chef.

Il en est de même pour l'entrée et la sortie des remises et ateliers.

Article 17. — Il est défendu aux agents de circuler le long des voies bordées par des

constructions, tranchées à pic, palissades, parcs à charbon, etc., trop rapprochés pour qu'on puisse se garer en cas d'arrivée d'une locomotive ou d'un wagon.

Ils ne peuvent le faire que là où il existe des niches (loges, trous) leur permettant de se garer.

Article 18. — L'entrée des locaux est interdite à ceux qui n'y sont pas appelés par leur service; cette défense s'applique surtout aux usines électriques et aux cages vitrées renfermant les machines motrices.

Article 19. — Il est défendu de sauter par dessus les fosses de visite (fondations); il faut faire usage des passerelles.

Article 20. — Il est défendu de laisser, sans nécessité absolue, les regards d'égout ou bouches d'eau à découvert et de laisser dans les entrevoies des objets entravant la circulation.

Article 21. — Autant que possible, on ne doit pas laisser les cendres s'accumuler entre les voies et former des tas contre lesquels les agents peuvent trébucher.;

Chaque soir, tous les chemins doivent être débarrassés de tous les objets pouvant entraver la circulation.

Article 22. — Les forgerons doivent veiller à ce que les pièces non refroidies soient déposées en dehors de tout passage.

Article 23. — Les portes des remises doivent toujours être fixées dans leur position ouverte ou fermée.

Article 24. — Il est interdit de passer entre un véhicule et une porte d'atelier ou un appareil de levage.

Article 25. — Il est défendu : de fumer dans les ateliers, dépôts, lampisteries et autres dépendances généralement quelconques; de circuler avec de la lumière dans les locaux où se trouvent installés des compteurs ou des régulateurs à gaz, des réservoirs à gaz ou des récipients contenant de la benzine, sauf le cas prévu au § 1 de l'article 106.

Cette défense s'applique aux cours des usines à gaz et doit être observée à proximité des réservoirs à paraffine, à pétrole citernes à goudron, cloches à gaz, etc.

CHAPITRE II.

SERVICE DES SIGNAUX ET DES PASSAGES A NIVEAU.

Article 26. — Il est recommandé à ceux qui manœuvrent les signaux à la main, de tenir les pieds hors d'atteinte de la chute possible du levier et de son contre-poids.

Il est recommandé aux ouvriers chargés d'entretenir et d'allumer les lanternes de signaux, d'éviter qu'ils ne soient atteints par les voyants ou palettes mis brusquement en mouvement.

Ils prendront aussi toutes les précautions voulues pour éviter tout accident pouvant résulter de la chute de la lanterne.

Article 27. — Lorsqu'un train se présente au moment où les gardes ferment les barrières

des passages à niveau, ces agents doivent rester près de la barrière qu'ils ont fermée en dernier lieu, et se tenir indifféremment à la droite ou à la gauche du train arrivant.

Si le train arrive tandis qu'ils sont dans leur loge ou dans leur maisonnette, ils se présentent à la barrière située du côté où ils se trouvent, en ayant soin de se tenir à 1^m50 au moins de la voie.

Ils ne doivent plus traverser les voies quand un train est à moins de 300 mètres de leur poste.

Article 28. — Ces agents doivent manoeuvrer leurs barrières en les poussant devant eux, et non en les tirant à reculons.

Les agents préposés à la manoeuvre des barrières à bascule ne peuvent lâcher la manivelle de commande que lorsque la manoeuvre est complètement terminée.

Article 29. — Lorsque, par suite d'avaries, le fonctionnement des barrières peut donner lieu à accidents, elles sont laissées ouvertes, fixées et remplacées provisoirement par des

chaînes ou des cordes tendues au travers de la route.

Les gardes doivent demander immédiatement à leurs chefs les chaînes ou cordes nécessaires.



CHAPITRE III.

SERVICE DES TRAINS.

Article 30. — Il est formellement défendu de sauter ou de monter sur des trains, des locomotives ou des wagons, ou d'en descendre, pendant qu'ils sont en marche.

Il n'est fait exception à cette règle que pour les agents chargés des manœuvres, lesquels ne sont toutefois autorisés à y contrevenir que lorsque la vitesse de marche ne dépasse pas celle d'un homme marchant au pas.

Lorsque le sol est glissant, la montée et la descente doivent se faire avec une prudence particulière.

Article 31. — Il est défendu de circuler ou de se tenir d'une façon quelconque sur les marche-pieds pendant la marche des trains.

En ce qui concerne spécialement les trains

de matériaux, il est défendu aux agents de la route de rester debout sur les wagons pendant la **m**arche des trains.

Article 32. — Il est recommandé aux agents se trouvant dans les trains, de ne pas échanger des documents ou objets quelconques avec les agents qui sont dans les stations, quand les trains sont en marche.

Article 33. — Il est interdit de monter sur l'impériale (toiture) des voitures et des wagons et de passer de l'impériale (toiture) d'un véhicule sur l'impériale (toiture) d'un autre véhicule pendant la marche, lorsque cela n'est pas absolument nécessaire.

Il est également défendu d'y rester pendant la marche, à moins d'être surpris et de ne pouvoir descendre à temps.

Dans ce cas, les agents ne peuvent se tenir debout tant que les véhicules sont en mouvement, et ils doivent toujours regarder dans le sens de la marche, afin de pouvoir se garer des ponts ou autres obstacles.

Article 34. — Il est recommandé aux agents

qui, par la nature de leur travail, sont exposés à des chutes dangereuses et tout particulièrement aux lampistes appelés à circuler sur les impériales des voitures et fourgons, de mettre des chaussons en temps de gelée, de neige et de verglas.

L'administration mettra gratuitement des chaussons à la disposition des agents qui en feront la demande.

Article 35. — Les agents doivent toujours se tenir en garde contre les chocs qui peuvent se produire et, notamment, contre la fermeture brusque des portes de fourgons ou de wagons.

Article 36. — Les agents ne peuvent rester ou s'introduire dans les wagons, voitures ou fourgons que quand les nécessités du service l'exigent.

En ce qui concerne spécialement les fourgons isolés, en stationnement et les fourgons des trains à manœuvrer, il est formellement interdit aux agents des trains, ainsi qu'à tout autre agent de s'y introduire ou d'y

rester à moins que ce ne soit pour y effectuer un travail ne pouvant être différé ni être exécuté ailleurs.

Voyages dans les fourgons.

Article 37. — Il est formellement défendu d'admettre dans les fourgons, tant des trains de voyageurs que des trains de marchandises, les voyageurs et les agents qui, aux termes des instructions, ne sont pas autorisés à y prendre place.

Contrôle des coupons.

Article 38. — Il est formellement interdit de circuler le long des voitures pendant la marche des trains, à l'effet de contrôler les billets des voyageurs.

Machinistes et chauffeurs.

Article 39. — Les prescriptions du livret réglementaire interdisent aux machinistes et chauffeurs, notamment :

1° de manœuvrer sans aide au frein ;

2° de charger les soupapes ou balances de sûreté ;

3° de porter des sabots ou des chaussures à semelles en bois ou trop fortement ferrées ;

4° de circuler pendant la marche sur les plates-formes longeant les locomotives, sauf le cas d'absolue nécessité et après avoir suffisamment ralenti la vitesse.

Ils doivent fermer, au moyen de la barre dite de sûreté (garde-corps), l'espace libre entre la locomotive et le tender, et éviter de poser les pieds pendant la marche sur la tôle-table couvrant le vide entre la machine et le tender.

Pour attirer ou repousser la trompe des grues hydrauliques, ils doivent se servir du ringard ou de la tringle ad hoc et se tenir aux colonnes d'appui placées sur les soutes à eau.

En prenant la remarque des trains ou de véhicules quelconques, ils doivent ralentir suffisamment pour éviter tout choc.

Pendant la marche, quand le chauffeur

est occupé à son feu, il est défendu au machiniste de fermer brusquement le modérateur, car la flamme, la fumée ou les étincelles peuvent être refoulées violemment et atteindre le chauffeur.

Il est en outre interdit aux machinistes et chauffeurs :

1° de relever les cache-verres (recouvrements) des indicateurs ;

2° de se pencher sans nécessité en dehors de la marquise ;

3° de travailler en station sous leur machine sans avoir, au préalable, prévenu le personnel de surveillance.

Serre-freins.

Article 40. — Il est interdit aux serre-freins :

1° de porter des coiffures qui les empêcheraient d'entendre les avertissements des machinistes ;

2° de mettre de la paille dans leurs guérites ;

3° de porter dans leurs poches des allu-

mettes qui ne seraient pas renfermées dans un étui.

Il leur est recommandé de manœuvrer les volants des freins à vis par les poignées et non par les jantes.



CHAPITRE IV.

MANŒUVRES EN PLEINE VOIE DANS LES GARES, HALTES, REMISES, ATELIERS ET LEURS DÉPENDANCES.

Article 41. — Les agents chargés de participer aux manœuvres doivent se conformer au règlement du service des manœuvres.

Il est défendu notamment :

1° de pousser un véhicule quelconque en se tenant à l'intérieur de la voie ou sur le rail, en s'appuyant sur les buttoirs et principalement sur ceux de devant;

2° de tirer un véhicule en agissant directement sur les buttoirs ou sur les traverses.

Il faut, autant que possible, pousser les véhicules ou, si l'on doit les tirer, se servir de cordes ou de chaînes suffisamment longues pour que les ouvriers qui tirent ne soient pas

exposés à être écrasés, en cas de chute ou de faux pas ;

3° de s'asseoir ou de se tenir sur les tampons des buttoirs, de se tenir vis-à-vis de ceux-ci, ou d'y poser les mains ;

4° de s'appuyer contre une partie quelconque d'un wagon, arrêté ou en mouvement ;

5° de s'introduire entre des locomotives ou des véhicules quelconques en mouvement, pour les accrocher ou les décrocher ;

6° de commander un mouvement si le machiniste n'est pas à son poste, aidé d'un chauffeur ;

7° de corner pour les mouvements en avant ou en arrière, avant que l'ouvrier chargé d'accrocher soit sorti d'entre les wagons ;

8° de faire des manœuvres à l'anglaise, sauf en cas d'autorisation spéciale ;

9° de se tenir debout sur les buttoirs pour accrocher ou décrocher ;

10° de se tenir sur l'impériale (toiture) des véhicules pendant la marche ; si on ne peut descendre à temps, les prescriptions du

paragraphe 3 de l'article 33 doivent être observées.

11° de s'asseoir sur les marche-pieds ou sur les haussertes des véhicules ou sur la caisse d'arrière des tenders;

12° de se tenir assis dans les wagons plats en laissant pendre les jambes hors du véhicule;

13° de rester debout, sans se tenir, sur les wagons pendant les manœuvres.

Article 42. — Il n'est pas permis de se tenir sur les marche-pieds des voitures des wagons ou des locomotives en marche. Il est toutefois fait exception à cette règle pour le personnel préposé au service des manœuvres.

Article 43. — Dans les manœuvres sur les voies des remises, ateliers ou dépendances, les machinistes doivent, aux endroits dangereux, siffler d'une façon continue et ralentir fortement leur allure.

En sortant des remises et ateliers, ils doivent siffler jusqu'au moment où ils ont dépassé la porte.

La nuit, ils doivent vérifier si leur machine porte un disque allumé à l'avant et à l'arrière.

Lorsque les locomotives franchissent les portes des remises ou ateliers, les agents doivent se tenir sur les plates-formes et non sur les marche-pieds, paliers de longerons ou toute autre partie saillante.

Article 44. — Il est interdit aux machinistes et aux chauffeurs de manœuvrer les excentriques.

Article 45. — Il est défendu de lancer des wagons sur les voies des dépôts, remises, ateliers, raccordements et cours à marchandises, ainsi que sur les voies où se font des opérations de transbordement, d'entretien et autres. Les wagons à manœuvrer doivent être tous accrochés entre eux et à la locomotive.

La marche de celle-ci doit être des plus modérée afin de pouvoir, en cas de besoin, obtenir l'arrêt immédiatement.

Le chef-manœuvre éloigne au préalable

les ouvriers occupés à la réparation, au nettoyage, à l'entretien, au chargement et au déchargement, etc.; il fait au besoin retirer les cales et éloigner les objets (charrettes, etc.) qui se trouveraient trop près des voies.

Il doit veiller aussi à ce que les portes et les battants mobiles des véhicules soient bien fixés dans leur position fermée.

Article 46. — Il est interdit :

1° d'arrêter un véhicule quelconque en introduisant des pièces d'enraiment entre les rais (rayons) des roues, ces pièces pouvant être lancées au loin et blesser ceux qui se trouvent à proximité ;

2° de faire avancer les wagons en introduisant les leviers entre les rais (rayons) des roues.

Il faut faire usage de pinces agissant entre les rails et les roues, ou d'appareils spéciaux appelés « pousse-wagons »; même, dans ce cas, il est recommandé de jeter une poignée de sable ou de cendrées sur les rails afin de prévenir tout glissement.

3° de manœuvrer une locomotive, à tout agent qui n'est pas machiniste ou faisant fonctions.

Article 47. — Les voies des transbordeurs, soit à fosse, soit à niveau, doivent toujours être parfaitement dégagées.

Article 48. — Les prescriptions suivantes seront observées dans les manœuvres des véhicules s'effectuant dans les ateliers au moyen de transbordeurs à niveau :

a) avant le placement d'un véhicule sur une voie, un des agents chargés de ce service parcourt cette voie et prévient les ouvriers d'avoir à se garer ;

b) il donne ensuite le signal du déchargement : l'agent à qui incombe ce déchargement donne un second signal au moment où le véhicule est sur le point de quitter le transbordeur. Il l'accompagne et l'arrête avant qu'il n'en atteigne un autre. Le reste de la manœuvre, s'il y a lieu, s'effectue à la main.



CHAPITRE V.

MANUTENTION DES MARCHANDISES ET DES
MATÉRIAUX.

Manutention des marchandises.

Article 49. — Les agents qui ont à manier des colis lourds ou volumineux doivent agir avec la plus grande attention, pour éviter de se blesser eux-mêmes ou de blesser les autres agents concourant à l'opération.

En dehors des précautions qui doivent être prises par ceux qui emploient des appareils de levage, il faut, autant que possible :

1° ne déplacer les objets lourds qu'à l'aide de brouettes, diables, poulains, etc. ;

2° ne faire basculer les colis que sur un support solide ;

3° éviter de mettre les mains ou les pieds entre ces colis et le sol ;

4° éviter les chocs, surtout pour les fûts et les autres récipients contenant des liquides ;

5° s'assurer, s'il s'agit de liquides corrosifs ou dangereux, qu'il ne s'est pas produit de coulage sur les parties extérieures où l'on doit mettre les mains ;

6° ne manipuler les colis contenant des matières explosives qu'avec les plus grandes précautions, et en observant strictement les prescriptions édictées par le règlement spécial concernant le transport de ces matières.

Lorsque pour déplacer des objets lourds on se sert de leviers, il est défendu d'exercer un effort sur ces derniers en s'y suspendant.

Article 50. — Les engins (brouettes, chariots, poulains, etc.) utilisés au chargement, au déchargement ou au transport des colis lourds doivent être examinés avec soin avant chaque opération ; ils ne peuvent être employés que s'ils sont en bon état.

En outre, on doit veiller à ce qu'ils soient

assez solides et à ce que le nombre d'hommes qui concourent à l'opération soit suffisant.

Article 51. — Il est strictement défendu de se placer entre les montants d'un poulain. Il est recommandé de fermer les portes roulantes des wagons en les poussant devant soi.

Article 52. — Lorsque le sol est glissant, il est recommandé de le recouvrir de sable ou de cendrées, pour empêcher les hommes de glisser ou de tomber.

Article 53. — Lorsqu'il doit être fait usage d'une échelle, comme le cas se présente notamment pour le bâchage des wagons, on doit avoir soin de bien fixer cette échelle, de façon à l'empêcher de glisser ou de tomber.

S'il s'agit d'une échelle double, les deux parties doivent être maintenues à écartement au moyen d'une chaîne ou d'une corde.

Article 54. — Les agents préposés au bâchage des wagons doivent s'abstenir de tirer sur les anneaux des bâches, parce que ces anneaux, en se détachant, peuvent provoquer des chutes.

Manutention des matériaux de la voie, etc.

Article 55. — Les agents doivent prendre des précautions en maniant les matériaux de la voie, pour éviter les accidents pouvant résulter du rebondissement des rails, traverses, etc.

Ils emploient pour le maniement et le transport des rails et matériaux divers, les engins mis spécialement à cet effet à leur disposition.

Les mouvements d'ensemble ne doivent être exécutés que sur l'ordre et au commandement d'un agent responsable.

Pendant ces opérations, tous les ouvriers doivent marcher du même pas et les conversations sont formellement défendues.

Article 56. — Dans les chargements ou déchargements de matériaux faits à l'épaule ou à la main, tous les ouvriers se tiennent du même côté.

Article 57. — Les ouvriers, qui manient des billes ou des pièces de bois créosotées, doi-

vent avoir soin de ne pas se frotter les yeux ou la figure lorsque leurs mains sont enduites de créosote, car ils s'exposeraient soit à perdre la vue, soit à se brûler le visage.

*Manutention dans les dépôts, remises,
ateliers et stations.*

Article 58. — Les prescriptions ci-dessus s'appliquent également à la manutention dans les dépôts, remises, ateliers et stations.

Appareils de levage.

Article 59. — Il est défendu de soulever, au moyen d'un appareil de levage, une charge plus forte que la charge maximum indiquée sur l'appareil. Avant d'utiliser une grue, on doit s'assurer que le frein est en parfait état, que les chaînes sont bien tendues et n'ont pas de mailles repliées l'une sur l'autre ; de telles mailles peuvent se détendre subitement et donner lieu à un choc suffisant pour briser les chaînes.

Pendant la montée ou la descente, un

ouvrier se tient constamment au frein, prêt à arrêter l'opération au commandement du chef de brigade ou de l'agent qui dirige la manœuvre.

Pendant la montée, le cliquet (corbeau) doit reposer sur la roue à rochet (engrenage).

La descente doit se faire au moyen des manivelles, le frein n'étant considéré que comme moyen de sûreté.

Article 60. — Il est formellement interdit:

1° de laisser descendre la charge à une vitesse exagérée;

2° de lâcher les manivelles si elles ne sont pas désengrenées et le frein serré;

3° de se placer sous ou sur les charges suspendues;

4° de se placer trop près des grues pendant qu'elles soulèvent une charge;

5° d'appuyer sur une charge suspendue ou de lui donner des chocs.

Pour tourner une grue sur pivot, on doit agir sur les flasques qui portent le contre-poids; il est strictement défendu de tirer sur la charge ou d'agir sur les manivelles.

Pendant l'opération du levage, les ouvriers se tiennent silencieux et attentifs aux commandements du chef de la manœuvre.

Ceux qui n'y sont pas employés se tiennent à distance.

Article 61. — Il est recommandé de ne se servir d'un appareil de levage que sous la surveillance d'un contre-maître, brigadier, chef-monteur ou autre agent préposé à cet effet.

Dès qu'une grue doit lever des charges supérieures à 4 tonnes, la présence de cet agent est de rigueur.



CHAPITRE VI.

TRAVAUX EN PLEINE VOIE, DANS LES STATIONS,
AUX BATIMENTS, REMISES, ATELIERS
ET DANS LES PUIITS.

Recommandations générales.

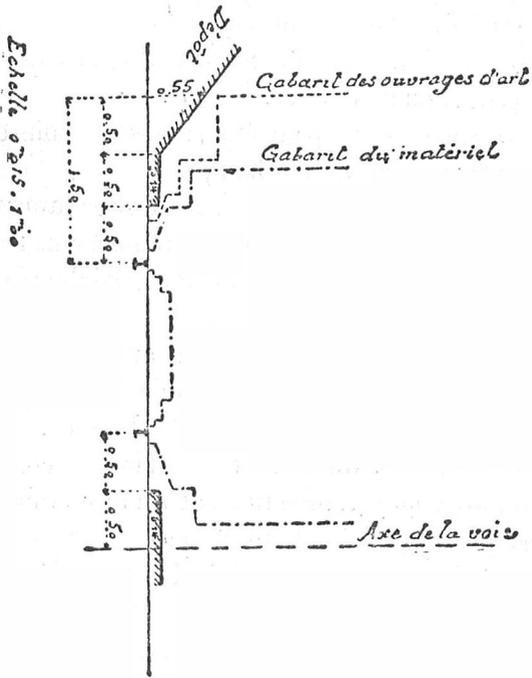
Avant de commencer leur travail, tous les agents, hommes de métier, etc., doivent s'assurer que leur outillage ne présente aucune défectuosité de nature à occasionner un accident.

En cas de mauvais état d'une partie quelconque de cet outillage, ils le signalent à leur chef immédiat et le lui rappellent au besoin.

Il est recommandé aux hommes de métier et à leurs aides ainsi qu'aux manoeuvres, de se préserver au moyende lunettes dans l'exécution des travaux qu'ils jugent dangereux pour les organes de la vue.

Ceux qui n'auront pas été pourvus d'office de lunettes se les feront délivrer par leur chef, avant de s'exposer.

Tout dépôt provisoire de matériel, de ballast, etc., fait parallèlement aux voies, ne doit pas dépasser le profil ci-dessous, après les petits éboulements dus à la trépidation.



Les agents ne peuvent déposer ou laisser séjourner les outils, ustensiles ou autres objets quelconques, dans les voies ou à proximité des voies où ils risqueraient d'être atteints par les trains, locomotives ou wagons.

Ils doivent éviter aussi d'en déposer à tout autre endroit où ils créeraient une cause d'entrave ou de danger.

Aucun outil ne peut être déposé la pointe ou le tranchant vers le haut.

Dès que les agents cessent de faire usage de leurs outils, ils doivent les replacer et les ranger avec ordre aux endroits spécialement désignés à cet effet.

Il est défendu de travailler aux voies en cas de brouillard intense, sauf dans le cas où la sécurité des trains l'exige absolument.

Chacun des ouvriers travaillant en commun est tenu personnellement à l'observance des prescriptions édictées dans son intérêt propre comme dans celui de ses compagnons.

Travaux en pleine voie.

Article 62. — A l'approche des trains et des locomotives, et quelle que soit la voie sur laquelle ils se trouvent, les agents doivent se retirer par le plus court chemin, sur l'accollement ou dans le fossé le plus voisin.

Avant de s'engager de nouveau sur la voie ou de reprendre leur travail, ils examinent la ligne attentivement dans les deux directions, sans oublier qu'un train passé peut cacher à leur vue un autre train ou une locomotive venant dans le sens contraire.

(Voir, en outre, les prescriptions relatives à la circulation en pleine voie.)

Travaux dans les stations.

Article 63. — Quand des ouvriers sont occupés dans les stations à des travaux qui leur permettent de se retirer instantanément, ils doivent veiller eux-mêmes, individuellement et personnellement, à leur propre sécurité.

Article 64. — Le chef de station ou son délégué doit être prévenu des travaux qui peuvent interrompre ou gêner la circulation ou qui sont de nature à ne pas permettre aux ouvriers de se retirer instantanément.

Dans ce cas, l'agent de la voie responsable du travail à exécuter doit, quand il s'agit de voies autres que les voies principales, se couvrir au moyen d'un signal (drapeau ou lanterne rouge). Il doit placer ce signal à la distance voulue en avant, du côté ou des côtés par où les wagons et les locomotives pourraient se présenter.

Lorsqu'il s'agit de travaux à exécuter aux voies donnant accès à une remise aux locomotives ou à un atelier de voitures, le chef immédiat, ou son délégué, doit être prévenu et les mesures de précaution indiquées ci-dessus sont également prises.

Pour les travaux aux voies principales, l'agent de la voie responsable doit faire surveiller les abords du point où ils s'exécutent par un agent pouvant apercevoir les trains

et chargé d'avertir les ouvriers de leur approche.

Article 65. — Lorsque des travaux de réparation ou d'entretien doivent être faits sur un point d'une voie situé près d'une rame de véhicules stationnant sur cette voie, un signal rouge (drapeau ou lanterne) doit être placé en tête de la rame. La même précaution doit être prise quand on doit travailler à un véhicule placé près d'une rame de wagons stationnant sur la même voie. Les signaux sont placés, s'il y a lieu, dans les deux sens et à une distance suffisante.

Si le véhicule auquel on travaille est intercalé entre d'autres en stationnement, ces derniers véhicules doivent être calés et couverts par un signal rouge.

Si l'on travaille à un véhicule isolé sur une voie, on doit prendre les mêmes mesures de précaution que pour les travaux à faire aux voies.

Article 66. — Dans le cas où des travaux sont exécutés en même temps par des agents

de services différents et protégés par les mêmes signaux, ces agents ont le devoir de se prévenir mutuellement. Ils évitent ainsi que les signaux de protection ne soient enlevés par les agents de l'un des services, alors que les agents d'autres services n'ont pas terminé leur travail.

Article 67. — Les travaux de chargement et de déchargement des matériaux, effectués sur des wagons stationnant dans les gares, sont considérés comme étant des travaux qui ne permettent pas aux ouvriers de se retirer instantanément et doivent, par conséquent, être protégés de la même manière.

Article 68. — Lorsque des travaux de réparation, d'entretien ou de nettoyage doivent être faits à des aiguilles ou à des signaux manœuvrés à distance, les ouvriers doivent commencer par caler les pièces qui pourraient les blesser si elles étaient mises en mouvement.

Avant d'effectuer leur travail, ils préviennent les agents préposés à la manœuvre de ces aiguilles ou signaux.

Le réduit inférieur des cabines doit être fermé à clef. Celle-ci sera déposée entre les mains du cabinier de façon qu'il y ait entente préalable entre cet agent et les ouvriers qui sont appelés à travailler dans ce réduit.

Travaux aux bâtiments.

Article 69. — Lorsqu'on fait usage d'échafaudages, on doit veiller à ce qu'ils soient toujours en bon état et ne soient pas surchargés.

Article 70. — Les agents chargés du nettoyage des vitres, des lanternaux et des réparations aux toitures doivent se conformer aux prescriptions de l'article 132, sauf en ce qui concerne le port de galoches en caoutchouc.

Il est recommandé à ces agents de porter des chaussures en lisière.

Travaux dans les remises et ateliers.

Article 71. — Toute locomotive ou tout véhicule immobilisé pour visite, travaux de

réparation, nettoyage, entretien, chargement ou déchargement, et qui se trouve sur une voie servant également à d'autres usages, doit être couvert par des signaux rouges.

Article 72. — Toute locomotive soumise à une visite, à un travail de réparation ou d'entretien, de nettoyage, de lavage ou d'allumage doit avoir le levier de changement de marche au point mort, le frein serré et, sauf pour le cas d'allumage, les roues d'avant et d'arrière calées.

Article 73. — Il est défendu de laisser dans une remise des locomotives attelées entre elles.

Article 74. — La visite des locomotives se fait sur fosses (fondations), à moins d'impossibilité absolue.

Il est interdit de passer dans les fosses sous des foyers en feu.

Article 75. — Il est interdit de travailler à une chaudière sous pression ou à ses accessoires, de resserrer les écrous des plaques et les bouchons de lavage ainsi que de tampon-

ner des tubes, sauf dans les cas d'absolue nécessité.

Il faut alors agir avec la plus grande prudence.

Avant d'enlever les bouchons de lavage, il faut s'assurer au moyen du sifflet à vapeur, que la chaudière n'est plus sous pression et, en outre, vérifier si l'eau peut encore occasionner des brûlures. S'il en est ainsi, on ne devra procéder au lavage qu'en cas de nécessité absolue et en prenant les précautions indiquées ci-après :

1° ouvrir les robinets de prise de vapeur des injecteurs ;

2° enlever une plaque supérieure du foyer et introduire par là de l'eau fraîche ; de cette façon, on évitera les brûlures lors de l'enlèvement des bouchons inférieurs.

Article 76. — Avant l'épreuve à froid des chaudières, il faut veiller à ce que l'air soit complètement expulsé.

Article 77. — Lors de l'allumage, les chefs des remises ou leurs délégués s'assurent si

les machines sont remplies d'eau et si les tubes fonctionnent bien, si les freins sont serrés, le levier de changement de marche au point mort.

Article 78. — L'enlèvement des dômes, traverses, buttoirs, couvercles de cylindres et chapelles doit se faire au moyen de poulies suspendues à des potences ou à la charpente du bâtiment de la remise.

Article 79. — Le démontage des traverses se fait sur deux tréteaux placés en face des longerons pour poser et retenir les traverses.

Il faut se tenir de côté pour se garer de la projection des pistons de buttoirs qui pourraient être calés dans le boisseau, sur le ressort tendu.

Article 80. — Le levage des véhicules doit s'effectuer, de préférence, au moyen de crics ou vérins de sûreté. Quand on lève une locomotive, une voiture, un fourgon ou un wagon, il faut avoir soin de caler les roues du côté opposé, ainsi que les ressorts de la même paire de roues et de soutenir la partie levée

au moyen de supports, dès qu'elle est à hauteur. Pendant toute la durée du levage d'un véhicule, il est défendu au personnel de s'engager sous le véhicule si celui-ci n'est pas solidement soutenu.

Lorsqu'un véhicule est levé au moyen d'appareils agissant par le bas (à vis ou crics) ou agissant par le haut (cordes ou chaînes), son poids doit en outre être soutenu par des supports solides qui s'élèvent au fur et à mesure que le véhicule est soulevé; ces supports, au nombre de deux au moins, sont placés à l'extérieur des rails, bien assis, de manière à ne pas entraver la circulation des trains de roues à échanger.

Article 31. — Il est recommandé à tout ouvrier d'atelier qui, par son travail, est appelé à monter sur les machines, tenders, impériales de voitures et wagons de ne pas porter des sabots ni des chaussures à semelles en bois ou trop fortement ferrées.

Quant aux agents du service des trains, le port des chaussures en question est prohibé d'une façon absolue.

Article 82. — Avant la mise en marche des machines motrices, le machiniste est tenu de donner un coup de sifflet strident (fort coup) pour prévenir les ouvriers travaillant aux machines-outils actionnées par ces moteurs.

En cas d'accident ou de crainte d'accident, l'alarme est donnée au machiniste en tirant sur le câble relié à la sonnette placée près de cet agent.

Article 83. — Pour la mise en marche du volant il est recommandé d'employer un organe intermédiaire.

Lors de l'arrêt on le cale, s'il s'agit d'un volant d'une certaine importance.

Article 84. — Les ouvriers se mettent au travail avec ensemble et évitent d'y apporter une précipitation dangereuse.

Article 85. — Il est défendu de travailler à toute machine-outil autre que celle désignée par le contre-maitre ou le brigadier dirigeant et d'y effectuer une réparation ou un réglage quelconque sans caler l'embrayage.

Article 86. — Il est strictement défendu

aux ouvriers travaillant avec une machine-outil de la nettoyer ou de la graisser pendant la marche; exception est faite pour les organes facilement accessibles et qu'il est nécessaire de graisser pendant la marche.

Il est interdit d'enlever les appareils de sécurité pendant la marche des machines-outils.

Article 87. — Les machines à bois, scies, raboteuses, etc., ne peuvent être maniées que par des ouvriers au courant de ce travail.

Il leur est prescrit de se servir de poussoirs intermédiaires entre l'objet à scier et la main.

Il est défendu à ces ouvriers de porter des gants, qui leur enlève toute assurance pendant le travail. Il leur est aussi défendu de porter des sabots.

Article 88. — Pour ce qui concerne le maniement d'appareils spéciaux, tels que meules en émeri, presses hydrauliques, marteaux-pilons, etc., les ouvriers doivent se conformer strictement aux instructions spéciales en vigueur dans chaque atelier.

Ils doivent surtout,
pour les meules en émeri :

1° les visiter soigneusement avant de les mettre en marche et vérifier, par de légers coups de marteau, si elles n'ont pas de fêlures ;

2° ne les mettre en marche que si rien d'anormal n'y est constaté et les laisser tourner pendant cinq minutes environ, en ayant soin de s'écarter de la meule ;

3° les arrêter immédiatement, dès qu'ils s'aperçoivent de quelque chose d'anormal, soit aux meules mêmes, soit à leurs accessoires ;

4° éviter de poser tout objet contre les meules, même au repos ;

5° n'appuyer que légèrement contre la meule la pièce à travailler ;

6° se placer, autant que possible, à côté de la meule et éviter d'avoir le corps en face de celle-ci ;

7° signaler le faux rond qui viendrait à se produire.

Article 89. — Les intervalles qui séparent

les diverses machines-outils et les tables destinées à recevoir les pièces à travailler ou finies doivent rester absolument libres. Il est défendu d'y déposer des objets pouvant, en cas d'inattention, provoquer des chutes.

Article 90. — Il doit être procédé périodiquement à une visite des courroies de transmission : l'attention des agents chargés de cette visite doit se porter spécialement sur les jonctions des courroies surtout sur les jonctions faites au moyen de boucles, griffes, etc.

Il est défendu de procéder à la mise en place d'une courroie pendant la marche.

Article 91. — Pour le nettoyage des arbres et poulies en mouvement, il est recommandé de se servir d'une perche portant un crochet autour duquel s'enroule une vieille corde ; pour les courroies, on peut employer une brosse fixée à l'extrémité d'une perche ; pour le nettoyage de la face inférieure de la courroie, cette brosse doit être appliquée à l'endroit où la courroie quitte la poulie.

Il est interdit de graisser les transmissions pendant la marche.

Article 92. — Pour replacer une courroie sur sa poulie, alors qu'elle est tombée sur l'arbre en mouvement, il faut utiliser une perche à crochet ; sinon il faut faire arrêter le mouvement de la transmission, pendant le temps nécessaire pour replacer la courroie à la main.

Article 93. — Les ouvriers qui travaillent aux transmissions, aux machines à bois et aux machines-outils en général ne peuvent porter des vêtements flottants, des vestes ouvertes ou des gilets à manches fendues, non fermées au poignet.

Il leur est recommandé de ne pas changer de vêtements à proximité d'organes mécaniques en mouvement.

Il leur est interdit de tenir à la main des lanières qui pourraient s'enrouler autour de l'arbre et de la main.

Article 94. — Les ouvriers qui se servent de burins ou d'outils pouvant occasionner des

projections d'éclats, de paillettes ou de poussières doivent se placer de telle sorte que leurs voisins ni eux ne puissent être atteints et si la chose est nécessaire faire usage d'écrans.

Article 95. — Il est recommandé : aux marteleurs et aux ouvriers qui conduisent les scies circulaires servant à couper les métaux à chaud, d'employer des masques en fil d'acier ;

aux fondeurs et aux tailleurs de limes, de faire usage de mouffles en toile à voile ;

aux ouvriers qui manipulent des acides, d'employer des gants en caoutchouc et des lunettes ;

aux forgerons et aides-forgerons réparant des ressorts de suspension, de se servir de gants en cuir ;

aux rebandageurs et aux ouvriers en général qui manœuvrent les roues, bandages, tôles, fers, aciers profilés, mitrailles, et tous les objets offrant des aspérités ou des bords tranchants, d'utiliser des menottes.

Article 96. — Avant de commencer à frapper, les ouvriers (forgerons, chaudronniers, etc.) s'assurent que personne autour d'eux ne peut être atteint par le maniement des marteaux et vérifient l'emmanchement de ceux-ci.

Ils éteignent les feux des forges avant leur départ.

Dans le cas où des ouvriers travaillent à une chaudière, il leur est interdit de déposer sur le dessus de celle-ci, des outils tels que burins, marteaux, matoirs, etc. dont la chute pourrait blesser les agents travaillant au-dessous.

Article 97. — Il y a lieu, quand on procède au découpage des rivets, de disposer des bandes de toile ou treillis métalliques, de façon qu'elles retiennent les éclats de métal.

Article 98. — Il est interdit :

1° de faire du feu à côté des bâtiments et dépôts de matières qui s'enflamment facilement ;

2° de placer les matières qui peuvent prendre feu, trop près des poêles, cheminées, etc. ;

3° de mettre en tas les lavettes et déchets de coton gras : il faut les placer dans des récipients bien fermés ;

4° d'imbiber de pétrole les matières destinées à l'allumage des poêles.

Article 99. — Il est défendu d'employer des ringards ou autres objets chauffés, pour travailler aux tonneaux contenant ou ayant contenu des huiles de paraffine ou des goudrons.

Article 100. — Lorsqu'on travaille aux bourrages des pompes de compression du gaz, il faut isoler les pompes de la conduite générale, afin d'éviter les risques d'incendie.

Article 101. — Lorsqu'un robinet de réservoir à benzine ou de série à gaz comprimé ne fonctionne plus par suite de l'action de la gelée, il est défendu de se servir d'un fer chauffé ou de feu, pour le remettre en bon état ; dans les cas de l'espèce, il convient de faire usage d'eau bouillante.

Article 102. — Si des obstructions se produisent dans les cornues à gaz, l'huile con-

tenue dans les siphons alimentant les cornues est expulsée et peut être projetée sur les fonds des cornues et s'y enflammer ; les agents qui desservent les fours veilleront donc à ce que les tôles protectrices soient toujours placées devant les fonds des cornues.

Article 103. — Lorsque les agents procèdent à la désobstruction des tuyaux montants engorgés par des agglomérations de goudron, ils doivent avoir soin de se tenir sur le côté pour éviter d'être atteints par les matières de la distillation.

Article 104. — Avant d'enlever les plateaux de fermeture des cornues, il faut les faire flamber après les avoir quelque peu dégagés ; cette précaution doit aussi être prise avant de désobstruer le tuyau du siphon d'alimentation qui plonge dans les cornues.

Article 105. — Il faut se tenir un peu à l'écart quand on enlève le plateau de fermeture d'une cornue, et ce, afin de ne pas être atteint par une projection de matières goudroneuses.

Article 106. — La visite des compteurs et régulateurs à gaz, lorsqu'il fait obscur, doit se faire au moyen de lampes de mineur.

Si on suppose qu'il y a une fuite de gaz, on ne peut pas pénétrer avec de la lumière dans le local, avant d'en avoir complètement renouvelé l'air. Ce n'est qu'après avoir procédé à cette opération qu'il est permis de rechercher les fuites au moyen d'une lampe à alcool, ou au moyen d'eau de savon si l'on a affaire à des conduites ou à des appareils placés à proximité de boiseries ou de matières inflammables.

Pour la recherche des fuites dans les fourgons à gaz, il ne peut être fait usage que d'eau de savon.

Article 107. — Il est défendu de travailler à la lumière à l'intérieur des réservoirs à gaz.

Il est également interdit de travailler même à l'extérieur des réservoirs à gaz avant de s'assurer, au moyen du manomètre dont sont munis ces appareils, s'ils sont encore sous pression et d'en avoir fait sortir tout le gaz, le cas échéant.

Article 108. — L'agent chargé de fermer le compteur à gaz, lorsque le service de nuit est terminé, ne peut procéder à cette opération qu'après s'être assuré que tous les robinets des becs alimentés par ce compteur ont été préalablement fermés.

Article 109. — La manipulation de la benzine ne peut se faire que pendant le jour.

Article 110. — Il est expressément recommandé aux agents des usines électriques de signaler au plus tôt au personnel de surveillance (électricien, brigadier ou contre-maître, suivant le cas), toute avarie aux appareils, et tout fait anormal dans la marche de ceux-ci.

Il est également recommandé aux agents en question de s'assurer, à intervalles fréquents, si les câbles métalliques qui servent à la suspension des lampes à arcs sont en bon état et si ces appareils sont constamment pourvus de leur cendrier.

Dans les installations à courant continu

où la tension s'élève au moins à 300 volts, il est formellement défendu de toucher à toute partie de circuit (lignes, barres, etc.) sous tension, sans avoir les mains gantées de caoutchouc.

Des gants de l'espèce sont délivrés par l'administration au personnel électricien des usines.

Dans toutes les installations, il est formellement défendu :

1° de toucher deux fils conducteurs à la fois, les appareils étant en marche ;

2° de remplacer les charbons à une lampe, sans avoir supprimé l'arrivée du courant ;

3° de s'approcher des appareils, sans nécessité ;

4° d'arrêter les dynamos sans avoir, au préalable, supprimé la transmission du courant ;

5° de travailler à la machine dynamo en mouvement avant d'avoir arrêté le courant et éloigné les balais du collecteur.

Des lunettes à verres fumés sont mises

à la disposition des agents chargés de régler les lampes à arc.

Il est prescrit d'employer ces lunettes pour le réglage en question.

Des ceintures de sécurité sont à la disposition du personnel ayant à faire l'ascension de mâts, poteaux, échelles.

Il est formellement recommandé de se ceindre d'une telle ceinture préalablement à toute ascension offrant le moindre danger, et de fixer soigneusement la chaîne de la ceinture, au mât, poteau, etc. dès que dans l'ascension ou la descente il y a un temps d'arrêt soit pour le travail à exécuter soit pour un autre motif.

Article 111. — Des lunettes closes, des gants en caoutchouc, des sabots sont mis à la disposition du personnel ouvrier des ateliers spéciaux de réparation et d'entretien des équipements électriques (éclairage) de voiture.

Il lui est formellement prescrit de faire usage de lunettes et de gants de l'espèce pour

la manipulation des accumulateurs et de leurs accessoires, des touries contenant de l'eau acidulée, en un mot pour toute opération exposant au contact d'eau acidulée.

Le port de sabots en service est facultatif pour ce personnel, mais exclusivement dans l'enceinte et aux abords des ateliers.

Article 112. — Pour la réparation des wagons citernes, il faut :

1° remplir le réservoir d'eau et laisser déborder celui-ci de façon que l'eau, en s'écoulant par le haut, entraîne l'huile restée dans le réservoir ;

2° aérer ensuite pendant 48 heures au moins ;

3° ne pénétrer dans la caisse qu'avec une lampe de mineur ;

4° ne pénétrer dans le réservoir que si l'on est retenu, de l'extérieur, avec une corde attachée à la ceinture.

Travaux dans les puits.

Article 113. — Il est défendu de descendre

dans les puits, égouts, fosses d'aisances, etc., sans s'être assuré d'abord qu'une lumière, suspendue à l'aide d'une corde, y brûle comme à l'air libre.

Tout travail dans les puits profonds ne peut être exécuté que par un ouvrier expérimenté.

Avant de descendre, il s'assujettit la ceinture de sûreté dont l'extrémité libre doit être solidement maintenue et vérifie si aucun objet, dont la chute pourrait l'atteindre, ne se trouve trop près de l'orifice.

Arrivé au lieu du travail, il lui est formellement interdit de défaire la ceinture.

Si des outils doivent être descendus, il sera fait usage d'une seconde corde et d'un panier ; les outils seront solidement attachés à la corde et reposeront sur le fond du panier.

L'usage de la ceinture de sûreté est aussi prescrit pour la visite ou les travaux aux talus à forte inclinaison.

CHAPITRE VII.

EMPLOI DES ÉCHELLES ORDINAIRES, DES ÉCHELLES ROULANTES ET DES EXPLOSIFS.

Emploi des échelles ordinaires.

Article 114. — Les précautions suivantes doivent être prises par les agents qui ont à faire, pour leur service, usage d'une échelle. Ils s'assurent, avant de gravir les échelons :

1° que l'échelle est de construction suffisamment solide pour les supporter, ainsi que la charge dont ils peuvent être éventuellement pourvus ;

2° que l'échelle est en bon état dans toutes ses parties ;

3° qu'elle est, une fois dressée, bien stable ;

4° qu'elle est bien assujettie par la base : si l'agent ne travaille pas seul, l'échelle doit

être maintenue, autant que possible, par un autre agent ;

5° que la partie supérieure de l'échelle prend bien appui et qu'un mouvement de bascule n'est pas à craindre.

Si, après avoir pris toutes ces précautions, il reste des doutes quant à la sécurité de leur position, les ouvriers doivent faire usage d'une ceinture de sûreté. (Voir ce qui est dit ci-après à l'article 132 au sujet du levage des échelles.)

Pour le travail à l'intérieur des habitations, il est recommandé d'employer ; autant que possible, des échelles doubles dont les deux parties sont reliées entre elles par une corde de résistance suffisante.

Lorsqu'on se sert de l'échelle simple, il faut faire usage d'un tampon formé de morceaux de linge et fixé au pied de l'échelle. Ce tampon sera légèrement humecté pour empêcher le glissement.

Si ce moyen ne peut être employé efficacement, on fixera l'échelle au moyen de cordes

attachées à des points fixes. Il est, en tout cas, défendu de monter sur une échelle ou d'en descendre quelle que soit son inclinaison sans se tenir aux échelons ou aux montants.

Il est recommandé de procéder au levage des grandes échelles au moyen d'une corde enroulée autour des deux montants à hauteur du 2^me échelon de tête et dont les ouvriers tirent du sol les deux extrémités pour aider au levage.

Lorsque l'échelle est levée, on attache les deux bouts à des points fixes pour éviter tout glissement latéral.

Les échelles à poser près des voies pour des travaux de couverture, peinture de signaux, etc., doivent être distantes d'au moins 1^m50 du rail le plus rapproché.

S'il est impossible d'observer cette distance, les agents de la station doivent être prévenus, et on doit prendre les mêmes mesures de précaution que dans le cas où l'on travaille aux voies sans pouvoir se retirer immédiate-

ment. (Voir article 64). Les échelles doivent être transportées, autant que possible, verticalement (toutes droites) et, dans tous les cas, de façon à ne pouvoir être atteintes par le passage d'un train, d'une locomotive ou d'un véhicule quelconque.

Emploi des échelles roulantes.

Article 115. — Pour la manœuvre des échelles roulantes, les précautions suivantes devront être observées :

1° Lorsque l'échelle doit circuler dans les rues où la circulation est assez active, il faut la faire précéder par un homme qui a pour mission de signaler, notamment aux points de croisements, l'arrivée de véhicules dont la rencontre pourrait occasionner des accidents.

L'échelle doit toujours être conduite à une allure modérée; elle ne peut être engagée sur une pente que lorsqu'elle est accompagnée d'un nombre d'hommes suffisant pour pouvoir la retenir en cas de descente trop

rapide (dans les fortes pentes il faut au moins 6 hommes);

2° Il est défendu de se placer devant les roues pour maintenir l'échelle sur les pentes;

3° Pour mettre l'échelle en place, il faut, après avoir opéré le mouvement de bascule qui amène l'échelle dans la position verticale, s'assurer si les taquets d'arrêt destinés à retenir les échelles mobiles sont bien en place. Il est défendu de monter à l'échelle, pour tourner ces taquets, pendant que l'on fait remonter les échelles mobiles.

On développe ensuite les deux échelles mobiles et, à l'aide du volant, on règle l'inclinaison de telle sorte que les montants soient à quatre ou cinq centimètres du point d'appui. Cela fait, il faut caler l'échelle en agissant sur la jambe d'appui et sur les griffes de calage;

4° Avant de se servir de l'échelle roulante, il faut que le chef de brigade ou l'agent, qui a la direction du travail examine minu-

tieusement les échelons, les cordes, les pièces mobiles et recherche s'il n'existe pas de défaut, fentes ou usure.

Les ouvriers sont obligés de signaler tout défaut, même minime, à la première constatation;

5° Lorsque le travail s'exécute dans un endroit accessible au public, il faut qu'un homme reste en permanence au pied de l'échelle, pour empêcher les actes de malveillance et surveiller le passage des véhicules.

Il est recommandé de cadenasser l'échelle lorsqu'elle a été mise en station. Il en est de même de toutes espèces de véhicules et il convient de s'assurer qu'ils ne peuvent être accrochés par des tramways ou des voitures quelconques.

Dans certains cas, il y a lieu de mettre des hommes de garde, de part et d'autre, pour assurer l'arrêt des véhicules qui pourraient atteindre le pied des échelles.

Emploi des explosifs.

Article 116. — Il est strictement défendu

aux agents de transporter les explosifs par train.

Article 117. — Les points suivants doivent être observés par les agents chargés de la manipulation des explosifs.

En magasin ou dans le transport, les agents ne peuvent jamais mettre dans un même paquet les cartouches de dynamite et les capsules; ils doivent tenir les paquets séparés.

Article 118. — Si de la poussière s'introduit dans une capsule, les agents doivent l'en chasser en soufflant dans la capsule. Ils ne peuvent pas gratter le fond avec un morceau de bois ou une pointe métallique. Ils s'exposeraient, par là, à une explosion qui les mutilerait.

Article 119. — Il faut éviter : 1° d'exposer les cartouches à une chaleur prolongée, même modérée; 2° de les laisser au soleil pendant plusieurs heures. La chaleur fait suinter la nitroglycérine (huile) de la dynamite; le maniement des cartouches devient alors très dangereux.

Article 120. — En hiver, il faut ramollir les cartouches au bain-marie, dans du fumier de cheval ou en les plaçant dans les poches.

On ne peut jamais les chauffer près des foyers ni dans les cendres de machines ou de poêles.

Article 121. — Il faut enfoncer *doucement* la cartouche dans le fourneau de mine, et se servir à cet effet d'un bourroir en *bois*, jamais d'un objet en métal.

Article 122. — Quand une mine a raté, il faut attendre au moins 20 minutes avant de s'en approcher pour recommencer la manœuvre, à moins que l'explosion ne soit provoquée par un courant électrique, auquel cas il suffit d'une attente de 10 minutes.

Il faut, en outre, avoir soin de ne pas enlever toute la bourre, de laisser la cartouche qui a raté, et de placer la seconde cartouche au-dessus du restant de la bourre.

Dans l'emploi de la poudre, qu'il s'agisse de poudre en grains ou de poudre comprimée en cartouche, les précautions suivantes

doivent être observées : le chargement et le bourrage ne peuvent s'effectuer qu'avec un bourroir en bois et, le cas échéant, une épinglette en cuivre pour ménager le passage de la mèche ou du fil électrique, à l'exclusion du fer, de l'acier ou tout autre métal pouvant donner des étincelles par le choc.

Il est recommandé de couvrir l'emplacement de la mine au moyen de fagots de brindilles reliés ensemble pour servir d'écran.

Avant de mettre le feu à la mèche ou de provoquer le courant électrique pour produire l'explosion, l'ouvrier s'assurera que ses compagnons de travail ou les personnes étrangères sont suffisamment éloignés ou à l'abri derrière des objets solides. Si les travaux s'effectuent dans des puits, il devra s'assurer, au préalable, que les hommes préposés à sa remonte sont bien à leur poste et comprennent bien ses signaux. En galeries souterraines, il devra ménager un abri.



CHAPITRE VIII.

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES.

Travaux sur poteaux et murailles.

Article 123. — Chaque matin, avant de s'en servir, les agents doivent vérifier leur ceinture de sûreté et leurs appareils grimpeurs.

Article 124. — Avant d'entreprendre aucun travail sur poteau, l'ouvrier doit s'assurer si l'état du support lui permet d'y grimper sans danger.

Lorsque le poteau est pourri ou que son aspect fait concevoir des doutes au sujet de sa solidité, les ouvriers feront usage du carcan ou, à son défaut, planteront, à côté, un poteau provisoire.

Article 125. — Il est défendu: 1° de monter

sur un poteau dont le pied aurait été déblayé en partie à moins qu'il ne soit fait usage du carcan pour le maintenir; 2° d'attacher la chaîne de la ceinture aux isolateurs ou aux étriers; 3° de s'appuyer sur les isolateurs ou sur les fils.

Article 126. — Lorsque le point d'attache d'un isolateur est une planchette, avant d'exercer aucun effort sur l'isolateur, les ouvriers doivent s'assurer que les crampons fixant la planchette à la muraille et les vis fixant les ferrures des isolateurs à la planchette tiennent solidement.

Même lorsque toutes les attaches sont reconnues en bon état, les ouvriers ne peuvent y prendre appui, mais doivent accrocher leur chaîne de sûreté, soit à des crampons chassés expressément et solidement dans la muraille, soit aux montants de l'échelle sur laquelle ils se trouvent.

Dans tous les cas, l'échelle doit être maintenue par un ou deux hommes, ou par tout autre moyen suffisant pour empêcher son renversement.

Article 127. — Il est expressément recommandé aux ouvriers de ne pas prendre position pendant leur travail dans l'angle formé par la ligne.

Dans le cas où le poseur serait obligé de se placer dans cet angle, il se servira d'une échelle dont l'extrémité arrive plus haut que l'isolateur. Il s'assurera de la solidité de cette échelle et la fixera convenablement à la partie supérieure.

L'emploi de l'échelle prévu dans le présent article ainsi que dans l'article 126 s'applique uniquement aux travaux sur murailles.

Manutention des poteaux.

Article 128. — Les ouvriers qui manient des poteaux créosotés doivent avoir soin de ne pas se frotter les yeux ou la figure lorsque leurs mains sont enduites de créosote, car ils s'exposeraient soit à perdre la vue, soit à se brûler le visage.

Article 129. — Les poseurs conduisant une charrette chargée de poteaux ne peuvent,

sans absolue nécessité, suivre les accotements des routes.

Ils doivent avancer avec prudence aux tournants, ainsi qu'aux croisements.

Manipulation du fil.

Article 130. — Quand les poseurs, en déroulant le fil, en accrochent provisoirement deux bouts, ils doivent s'assurer que les crochets sont bien fermés afin d'éviter que les fils, en se séparant, ne se jettent sur la voie.

Circulation dans les tunnels.

Article 131. — Tout agent des Télégraphes appelé par son service à circuler dans un tunnel, ne peut s'engager dans celui-ci sans être accompagné par un piocheur ou un garde-route faisant partie de la brigade chargée de l'entretien ou de la surveillance de ce tunnel.

Travaux sur les toitures.

Article 132. — Les échelles servant à la

montée sont posées à l'endroit où l'accès de la toiture présente le plus de facilité. Les échelles destinées à être posées sur la toiture sont montées au moyen de cordes, celles-ci prenant attache soit à l'échelle d'accès, soit à un point solide du toit. Ces engins doivent être hissés dans la corniche, en évitant autant que possible qu'ils ne se trouvent en porte-à-faux. Le placement de ces échelles doit être fait par deux hommes au moins.

Lorsqu'elles sont destinées à être utilisées pour un travail de quelque durée, elles doivent être fixées à l'aide de cordes. Avant de les faire reposer par le pied dans une corniche, il importe de s'assurer si la base d'appui présente la solidité voulue.

Les ouvriers appelés à exécuter un travail sur toitures doivent porter des galoches en caoutchouc.

Toutefois, en temps de givre ou de neige, ainsi que lorsque l'accès des toitures est devenu particulièrement dangereux par suite, soit de pluies diluviennes, soit de

pluies accompagnées de bourrasques, soit même de bourrasques seulement, ils ne peuvent monter sur une toiture que sur l'ordre formel de leur chef, qui ne recourra, d'ailleurs, à cette mesure qu'en cas d'absolue nécessité, et, dans ce cas, ils doivent éviter de marcher sur les tuiles, les ardoises ou sur le zinc, à moins d'avoir pris des précautions efficaces en vue d'éviter les glissements.

Pour le placement des supports et ferrures, les pièces ne peuvent être montées à la main : il faut se servir à cet effet de cordes de résistance appropriées.

Ces pièces, parvenues au toit, doivent être passées de main en main jusqu'au point où elles doivent être placées.

Article 133. — Lorsque des contacts peuvent se produire, entre des conducteurs à haute tension (fils de lumière électrique, fils de tramways électriques ou de transport d'énergie, etc.) et les fils que l'on pose, l'emploi de gants en caoutchouc est obligatoire.

Il convient, de plus, d'éviter tout contact

entre ces derniers fils et les parties métalliques (gouttières, chéneaux, etc.) qui pourraient, par suite d'un contact accidentel des fils avec un conducteur à haute tension, être portées à une tension dangereuse et donner lieu à des accidents pour les personnes qui viendraient à toucher les parties métalliques.

Lorsqu'un fil électrique vient à tomber sur un fil à haute tension (fil de trolley des tramways, fil d'éclairage, etc.), il importe de tenir le public à distance et de faire immédiatement disparaître le contact en coupant le fil électrique le plus près possible du fil à haute tension. On se sert à cet effet soit de gants en caoutchouc et d'une pince à couper ordinaire, soit d'une pince à couper avec manches isolants. L'opérateur se garde soigneusement de mettre le pied sur le rail lorsqu'il s'agit d'un contact avec un fil de traction des tramways.

A défaut de gants en caoutchouc ou de pinces à manches isolants, on peut se servir d'une pince ordinaire tenue à la main avec

interposition d'un vêtement, en plusieurs épaisseurs.

Si le fil électrique vient à toucher un passant, on en débarrasse celui-ci en éloignant le fil à l'aide d'un objet isolant, gant de caoutchouc, vêtement sec ou bois sec ou bien on coupe le fil comme il est indiqué ci-dessus, si cette opération peut être faite plus rapidement.

Emploi des échafaudages.

Article 134. — Les agents s'assurent, avant de faire usage d'un échafaudage, que celui-ci est suffisamment solide pour les supporter ainsi que la charge dont ils peuvent être éventuellement pourvus, que l'échafaudage est en bon état dans toutes ses parties, qu'il est bien stable et qu'il n'y existe pas de porte-à-faux pouvant les faire basculer.

Précautions en temps d'orage.

Article 135. — En temps d'orage, il faut :
1° cesser momentanément tout travail aux lignes aériennes et souterraines, ainsi que les travaux à l'intérieur des bureaux ;

2° déposer sur le sol les outils et les objets en métal et s'en éloigner;

3° s'éloigner des fils et des poteaux télégraphiques et téléphoniques.



TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE I.

Circulation en pleine voie, dans les stations, remises, ateliers et autres dépendances du chemin de fer.

| | ARTICLES. | PAGES. |
|--|-----------|---------|
| Circulation en pleine voie et circulation dans les stations | 1 à 14 | 6 à 13 |
| Circulation dans les remises, ateliers et autres dépendances du chemin de fer. | 15 à 25 | 13 à 15 |

CHAPITRE II.

Service des signaux et des passages à niveau.

| | | |
|--|---------|---------|
| Service des signaux | 26 | 16 |
| Service des passages à niveau. | 27 à 29 | 16 à 18 |

CHAPITRE III.

Service des trains.

| | | |
|------------------------------------|---------|---------|
| Service des trains | 30 à 36 | 19 à 22 |
| Voyages dans les fourgons. | 37 | 22 |
| Contrôle des coupons | 38 | 22 |

| | ARTICLES. | PAGES. |
|-------------------------------------|-----------|----------|
| Machinistes et chauffeurs | 39 | 22 à 24 |
| Serre-freins | 40 | 24 et 25 |

CHAPITRE IV.

Mancœuvres en pleine voie, dans les gares, haltes, remises, ateliers et leurs dépendances.

| | | |
|--|----------|---------|
| Mancœuvres en pleine voie, dans les gares et les haltes | 41 et 42 | 26 à 28 |
| Mancœuvres dans les remises, ateliers et leurs dépendances | 43 à 48 | 28 à 31 |

CHAPITRE V.

Manutention des marchandises et des matériaux.

| | | |
|--|---------|----------|
| Manutention des marchandises | 49 à 51 | 32 à 34 |
| Manutention des matériaux de la voie, etc. | 55 à 57 | 35 et 36 |
| Manutention dans les dépôts, remises, ateliers et stations | 49 à 58 | 32 à 36 |
| Appareils de levage. | 59 à 61 | 36 à 38 |

CHAPITRE VI.

Travaux en pleine voie, dans les stations, aux bâtiments, dans les remises, ateliers et dans les puits.

| | | |
|---------------------------------|---------|---------|
| Travaux en pleine voie. | 62 | 42 |
| dans les stations. | 63 à 68 | 42 à 46 |

| | ARTICLES. | PAGES. |
|--|--|---|
| Travaux aux bâtiments | } Emploi d'échafau- dages | 69 et 131 46 et 82 |
| | | } Nettoyage des vi- tres, des lanter- naux et répara- tions aux toitü- res. |
| Travaux dans les remises et ateliers. | | |
| Locomotives et véhicules en station- nement dans les remises et ateliers. | | |
| | 71 à 73 | 46 et 47 |
| Visite des locomotives, travail aux chaudières sous pression, épreuve des chaudières et allumage des locomotives | | |
| | 74 à 77 | 47 à 49 |
| Démontage des grosses pièces de locomotives, levage des locomotives et autres véhicules | | |
| | 78 à 80 | 49 et 50 |
| Chaussures. | 34, 70, 81, 87 et 132 | 20, 21, 46, 50, 52 et 79 |
| Mise en marche et arrêt des ma- chines motrices | | |
| | 82 et 83 | 51 |
| Travail aux machines-outils, meules en émeri, etc. | | |
| | 84 à 89 et 93 | 51 à 54 |
| Visite des courroies, nettoyage des arbres et des poulies en mouvement, graissage des transmissions, remise en place de courroies et travail aux transmissions | | |
| | 90 à 93 | 54 et 55 |
| Emploi d'outils à main, découpage des rivets et extinction des feux de forge | | |
| | 94 à 97 | 55 à 57 |

| ARTICLES. | PAGES. |
|--|--------------------|
| Diverses mesures à prendre pour éviter les incendies, l'inflammation d'huiles ou de goudrons, l'explosion de gaz et la projection de matières gou- | 25 et 98 |
| uronneuses | à 109 15, 57 à 61 |
| Installations électriques | 110 et 111 61 à 64 |
| Réparation des wagons-citernes | 112 64 |
| Travaux dans les puits | 113 64 et 65 |

CHAPITRE VII.

**Emploi des échelles ordinaires, des échelles roulan-
tes et des explosifs.**

| | | |
|--|-----------|---------|
| Emploi des échelles ordinaires | 114 | 66 à 69 |
| Emploi " roulantes | 115 | 69 à 71 |
| Emploi des explosifs | 116 à 122 | 71 à 74 |

CHAPITRE VIII.

Service des télégraphes et installations électriques.

| | | |
|--|------------|----------|
| Travaux sur poteaux | 123 à 125 | 75 et 76 |
| " sur murailles | 126 et 127 | 76 et 77 |
| Manutention des poteaux | 128 et 129 | 77 et 78 |
| Manipulation du fil | 130 | 78 |
| Circulation dans les tunnels | 131 | 78 |
| Travaux sur les toitures | 132 et 133 | 78 à 82 |
| Emploi des échafaudages | 134 | 82 |
| Précautions en temps d'orage | 135 | 82 et 83 |