

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT  
(Ensemble du Réseau)

---

## ORDRE DE SERVICE

N° 82  
(MATÉRIEL ET TRACTION)

N° 729  
(VOIE ET BATIMENTS)

N° 200  
(EXPLOITATION)

N° 93  
(APPROVISIONNEMENTS  
GÉNÉRAUX)

*Du 25 Septembre 1912.*

---

## PRESCRIPTIONS A OBSERVER

par les Agents

pour se mettre à l'abri des accidents

---

Livret I C. Modèle 88

Réimpression de 1919

---

IMPRIMERIES OBERTHUR, RENNES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT  
(Ensemble du Réseau)

PRESCRIPTIONS

à observer par les Agents pour se mettre à l'abri des accidents

TIRAGE SPÉCIAL

prévu par la 2<sup>e</sup> Annexe à

L'ORDRE DE SERVICE

|                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| N° 200 (EXPLOITATION)               | } du<br>22 Septembre<br>1913 |
| N° 82 (MATÉRIEL ET TRACTION)        |                              |
| N° 729 (VOIE ET BATIMENTS)          |                              |
| N° 93 (APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX) |                              |

Mesures  
à prendre  
pour assurer  
la protection  
des

Mécaniciens  
ou  
Chauffeurs,  
Agents  
ou Ouvriers,  
lorsqu'ils  
doivent  
s'engager  
sous les  
machines.

ART. 25. — En principe, il est interdit aux Mécaniciens et Chauffeurs de passer sous leur machine lorsqu'elle ne stationne pas en face d'une grue hydraulique ou sur une fosse à piquer.

ART. 25 bis. — Lorsqu'une machine isolée ou attelée en tête d'un train ou d'une rame stationne en face d'une grue hydraulique ou sur une fosse à piquer, il est formellement interdit d'accoster la machine ou le train, ou de l'exposer à un mouvement quelconque, sans que le Chef de manœuvre en ait averti au préalable le Mécanicien et le Chauffeur.

Cet avertissement leur sera donné par l'Agent de la gare ayant le titre de Chef de manœuvre, tel qu'il est défini par les articles 1 et 2 de l'Ordre de Service n° 174 (Exploitation), n° 70 (Matériel et Traction), n° 715 (Voie et Bâtiments) du 16 Avril 1912.

ART. 26. — Lorsque par suite de circonstances spéciales, le Mécanicien ou le Chauffeur se trouvent dans l'obligation de pénétrer sous une machine ne stationnant ni en face d'une grue hydraulique, ni sur une fosse à piquer, ces agents doivent observer les prescriptions indiquées ci-après :

# SOMMAIRE

## PREMIÈRE PARTIE

|                                      | Articles | Pages |
|--------------------------------------|----------|-------|
| Extrait des Règlements généraux..... | 1 à 6    | 5     |

## DEUXIÈME PARTIE

### CHAPITRE PREMIER. — Mesures de précaution à prendre dans les manœuvres.

|   |    |    |
|---|----|----|
| Accrochage et décrochage des wagons.....  | 7  | 11 |
| Prescriptions spéciales aux manœuvres à la machine .....  | 8  | 13 |
| Précautions à prendre par les Agents montés dans les fourgons en mouvement lorsque les portes doivent en être tenues ouvertes ..... | 9  | 14 |
| Manœuvre du frein à main.....   | 10 | 14 |
| Attelage automatique BOIRAULT.....  | 11 | 14 |
| Manœuvre à l'aide de câbles, prolonges, etc.  | 12 | 15 |
| Manœuvre des lorrys.....  | 13 | 15 |

### CHAPITRE II. — Mesures de précaution à prendre dans les gares et dépôts.

|  |          |    |
|--|----------|----|
| Manutention des colis.....   | 14 et 15 | 15 |
| Manutention des matériaux.....   | 16       | 16 |
| Manœuvre des appareils de levage.....  | 17       | 17 |
| Bâchage des wagons.....  | 18       | 17 |
| Interdiction de mettre des véhicules en mouvement lorsque les Agents préposés à l'éclairage sont sur les toitures..... | 19       | 18 |
| Manœuvre et allumage des signaux.....  | 20       | 18 |
| Réparation et nettoyage des aiguilles et signaux manœuvrés à distance.....   | 21       | 19 |
| Vérification et nettoyage des aiguilles à contrepoids rivé .....   | 22       | 19 |
| Protection des Agents et Ouvriers chargés de la réparation du matériel.....  | 23       | 20 |
| Protection des Poseurs employés au nettoyage des plaques tournantes.....   | 24       | 20 |

|   | Articles  | Pages     |
|---|-----------|-----------|
| Mesures à prendre pour assurer la protection des Mécaniciens ou Chauffeurs, Agents ou Ouvriers, lorsqu'ils doivent s'engager sous les machines..... | 25 à 26   | 20        |
| Visite des puits, égouts, fosses d'aisances, etc.....   | 27        | 22        |
| Vêtements et effets de coiffure ou de chaussure à porter en service.....  | 28        | 22        |
| Port de lunettes de protection des yeux pendant l'exécution de certains travaux.  | 29        | 23        |
| <b>CHAPITRE III. — Mesures de précaution à prendre dans les trains.....</b>   | <b>30</b> | <b>24</b> |
| <b>CHAPITRE IV. — Mesures de précaution à prendre pour éviter les accidents provenant des éclats de pétards détonants....</b>                       | <b>31</b> | <b>25</b> |
| <b>CHAPITRE V. — Prescriptions spéciales aux voies armées électriquement et aux voies suivies par des câbles à haute tension.</b>                   |           |           |
| Rail conducteur .....   | 32 à 34   | 26        |
| Agents autorisés à assurer l'entretien du rail conducteur en charge et de ses supports isolateurs .....   | 35        | 27        |
| Câbles à haute tension.....   | 36        | 28        |
| Secours à donner et précautions à prendre en cas d'accident causé aux personnes.  | 37 et 38  | 28        |
| —————   |           |           |
| Mesures d'ordre.....  | 39        | 30        |
| —————   |           |           |

**EXTRAIT DE L'ANNEXE N° 1**

A LA CIRCULAIRE DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

EN DATE DU 19 AOÛT 1895 :

|  | Articles | Pages |
|--|----------|-------|
| Secours à donner aux personnes foudroyées par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques à courant continu ..... | 1 et 2   | 33    |



# CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

(Ensemble du Réseau)

---

## ORDRE DE SERVICE

**N° 82**

(MATÉRIEL ET TRACTION)

**N° 200**

(EXPLOITATION)

**N° 729**

(VOIE ET BATIMENTS)

**N° 93**

(APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX)

*Du 25 Septembre 1912.*

---

## PRESCRIPTIONS A OBSERVER

PAR LES AGENTS (1)

pour se mettre à l'abri des accidents

---

### PREMIÈRE PARTIE

#### EXTRAIT DES RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX

---

*Les articles 1 à 6 sont la reproduction d'articles des Règlements généraux de l'ancien réseau de l'Etat et de la 56° Annexe à l'Ordre général n° 4 du Réseau racheté, homologuée par décision ministérielle du 27 Mars 1912.*

ARTICLE PREMIER (2). — Les Visiteurs et Ouvriers de l'entretien du matériel, qui ont à

---

(1) Le mot « Agent » s'applique, dans le présent Ordre de Service, à toute personne qui, à un titre temporaire ou permanent, se trouve directement au service du Réseau.

(2) Article 70 du Règlement général n° 4 (Ancien réseau de l'Etat). — Article premier de la 56° Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).

nettoyer ou à réparer des wagons en stationnement sur les voies de garage, doivent signaler leur présence en plaçant un drapeau rouge en avant du wagon qui se trouve le premier du groupe dont fait partie le wagon à nettoyer ou à réparer, du côté où ce groupe pourrait être tamponné par des machines ou des wagons en manoeuvre.

Si le groupe est exposé à être tamponné des deux côtés, les Agents doivent placer un drapeau sur chacun des deux wagons extrêmes.

**ART. 2 (1). — Il est formellement interdit à tous les Agents :**

1° De s'introduire, pour quelque motif que ce soit, entre les véhicules d'un train ou d'une partie de train en mouvement, et, s'ils se trouvent entre ces véhicules au moment de leur mise en mouvement, d'en sortir avant l'arrêt complet;

2° De se tenir vis-à-vis des tampons, d'y poser les mains ou de s'y appuyer;

3° De traverser une voie en un point vers lequel se dirigent une machine ou des véhicules, et même de s'approcher de cette voie avant de s'être assurés qu'ils ne risquent pas d'être atteints par la machine ou par les véhicules;

4° De monter sur les marchepieds des machines

---

(1) Article 71 du Règlement général n° 4 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 2 de la 56<sup>e</sup> Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).

ou tenders qui ne seraient pas complètement arrêtés;

5° De stationner ou circuler sur les marchepieds des machines, des tenders ou des véhicules en mouvement, s'ils n'ont pas les moyens de s'y maintenir solidement;

6° De monter sur les marchepieds des véhicules en mouvement dont la vitesse serait supérieure à celle d'un homme marchant au pas (6 kilomètres à l'heure);

7° De descendre d'une machine ou d'un véhicule en mouvement dont la vitesse serait supérieure à celle d'un homme marchant au pas (6 kilomètres à l'heure);

8° De passer entre un quai et des wagons stationnant ou circulant sur la voie du quai.

ART. 3 (1). — Le Mécanicien doit annoncer chaque mouvement de sa machine par un coup de sifflet avant d'ouvrir son régulateur.

Il ne doit jamais mettre sa machine en mouvement, ni même mouvoir l'appareil de changement de marche, ni desserrer le frein, avant de s'être assuré que le chauffeur n'est pas exposé à être atteint par les roues ou par le mécanisme.

---

(1) Paragraphe 1° de l'article 33 du Règlement général n° 5 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 12 du Règlement général n° 6 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 3 de la 56° Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).



ART. 4 (1). — A l'approche d'un train ou d'une machine, les Agents de la Voie doivent se placer sur l'accotement du chemin, autant que possible à gauche du train arrivant, à un mètre cinquante au moins du rail le plus rapproché, et se tenir prêts à faire les signaux que les circonstances peuvent rendre nécessaires.

Sur les lignes à double voie, quand deux trains se croisent, l'Agent qui s'est porté d'un côté pour l'un de ces trains ne doit pas changer de place avant que les deux trains soient passés.

L'Agent qui s'aperçoit trop tard de l'arrivée d'un train ne doit pas essayer de traverser la voie pour aller prendre la gauche; il doit, dans ce cas, rester sur l'accotement de droite.

ART. 5 (2). — L'attention des Agents doit toujours se porter sur les signaux d'avant et d'arrière des trains et machines, afin de reconnaître si le train est complet, d'être avertis du passage des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ou des retours de machines qui pourraient être annoncés, et de se prémunir en conséquence. Toutefois, ils ne doivent jamais perdre de vue que les trains extraordinaires peuvent être expédiés sans avoir été annoncés.

---

(1) Article 33 du Règlement général n° 3 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 4 de la 56<sup>e</sup> Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).

(2) Article 35 du Règlement général n° 3 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 5 de la 56<sup>e</sup> Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).

ART. 6 (1). — Tous les Agents de la Voie, les Entrepreneurs et Tâcherons, leurs Employés et Ouvriers, et toutes les personnes qui sont obligées de circuler sur le chemin de fer, doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Dès qu'ils aperçoivent un train à moins d'un kilomètre de distance, ils doivent se garer en dehors des voies, si possible, à au moins un mètre cinquante du rail le plus rapproché et en évitant de traverser la voie sur laquelle arrive le train.

Dans les souterrains, sur les viaducs et dans les tranchées étroites, ils se réfugient dans les niches ou sur les plates-formes d'évitement. Si, étant surpris par un train ou une machine, ils n'ont pas le temps d'atteindre une niche ou un refuge, ils doivent se coucher à plat ventre sur le ballast, le long de la paroi du tunnel ou du parapet du viaduc, en ayant soin de ramener leurs vêtements près du corps; par exception, sur les lignes à double voie, s'ils ont la certitude absolue que deux trains ne peuvent se croiser au point où ils se trouvent, ils peuvent se garer sur la voie opposée à celle sur laquelle circule le train, ou bien en dehors de cette voie mais du même côté.

2° En principe, les Agents doivent circuler sur

---

(1) Article 58 du Règlement général n° 3 (Ancien réseau de l'Etat). — Article 6 de la 56<sup>e</sup> Annexe à l'Ordre général n° 4 (Réseau racheté).

la banquette du terrassement ou accotement réservé au pied du talus du ballast, en se tenant à au moins un mètre cinquante du rail le plus rapproché.

Sur les lignes à double voie, ils doivent suivre l'accotement qui se trouve à droite, parce qu'ils vont, ainsi à la rencontre d'un train qui peut arriver par la voie la plus voisine.

Sur les lignes à double voie, s'ils sont obligés de circuler sur la voie, ils doivent suivre la voie sur laquelle les trains se dirigent, dans le sens opposé à celui de leur marche.

Sur les lignes à voie unique, ils doivent redoubler d'attention pour ne pas se laisser surprendre par les trains ou machines qui peuvent survenir dans un sens ou dans l'autre.

3° On doit, quand on croise un train, s'arrêter et ne se remettre en marche que lorsqu'il est complètement passé, et après s'être assuré qu'il ne survient aucun autre train.

---

## DEUXIÈME PARTIE

---

### CHAPITRE PREMIER

#### Mesures de précaution à prendre dans les manœuvres.

Accrochage  
et  
décrochage  
des wagons.

ART. 7. — Indépendamment des prescriptions indiquées à l'article 2, les Agents appelés à participer aux manœuvres doivent obéir aux interdictions et recommandations suivantes :

1° — (a). Il est formellement interdit au Chef de manœuvre d'opérer lui-même l'accrochage ou le décrochage des wagons.

2° — (b). Lorsque deux rames de wagons doivent être accrochées, l'accrocheur chargé de l'attelage peut, soit se placer à l'avance entre les tampons du premier wagon de la rame immobile en attendant l'accostage de la rame en mouvement, à la condition toutefois que cette rame ne soit pas lancée à la machine, soit laisser l'accostage et l'arrêt se produire pour s'introduire entre les véhicules.

---

(a) Article 21 } de l'Ordre de } N° 174 (Exploitation)  
(b) — 23 } Service } N° 715 (Voie et Bâtiments)  
du 16 Avril 1912. } N° 70 (Matériel et Traction)

La rame mobile doit d'ailleurs être refoulée avec prudence, de façon à éviter, autant que possible, tout déplacement de la rame au repos, lors de l'accostage. Lorsque les wagons à accrocher sont chargés de poutres, poteaux et autres pièces pouvant dépasser la longueur du matériel, l'accrocheur ne doit s'introduire entre les véhicules pour l'accrochage qu'autant que l'accostage a eu lieu.

3° — (c). **Il est interdit** de remettre en mouvement des wagons qui viennent d'être attelés ensemble ou de continuer à les pousser, soit par machine, soit par cheval, soit à bras, avant que l'Agent chargé de l'accrochage soit sorti d'entre les wagons.

En conséquence, lorsqu'il y a plusieurs rames à réunir, la manœuvre de refoulement doit être arrêtée à chaque accrochage, de façon à permettre à l'accrocheur de sortir d'entre les tampons avant la reprise du mouvement.

4° — (d). **Il est interdit** de se pencher par-dessus les tendeurs d'attelage et de s'y appuyer pour accrocher ou décrocher les chaînes de sûreté.

5° — (e). Lorsqu'une manœuvre est exécutée sur une voie pourvue d'une fosse à piquer le feu, **il est interdit** de procéder à l'accrochage ou au

---

(c) Article 25  
(d) — 27  
(e) — 28  
du 16 Avril 1912.

de l'Ordre de Service } N° 174 (Exploitation)  
N° 715 (Voie et Bâtiments)  
N° 70 (Matériel et Traction)

décrochage des wagons sur la fosse à piquer ou dans le voisinage immédiat de cette fosse.

En conséquence, avant d'autoriser l'accrochage ou le décrochage de wagons arrêtés à proximité d'une fosse à piquer le feu, le **Chef de manœuvre** doit s'assurer que l'Agent chargé d'opérer l'accrochage ou le décrochage ne peut pas être entraîné dans la fosse à piquer le feu. Dans le cas contraire, le Chef de manœuvre doit, suivant les circonstances, faire refouler ou faire avancer le train avant de laisser procéder à l'accrochage ou au décrochage des wagons.

Prescriptions  
spéciales  
aux  
manœuvres  
à la  
machine.

(Texte  
conforme à  
l'Ordre  
de Service  
n° 336 (Expl.),  
n° 70 (2e Ann.)  
M. et T.,  
n° 803 (V. et B.),  
de 1916).

ART. 8. — Avant de commencer un mouvement quelconque, soit sur une voie longeant un quai de marchandises ou un quai de combustibles, soit sur une voie de cour, soit sur une voie qui peut être traversée par des voitures ou des piétons, soit enfin sur toute autre voie déjà occupée par des wagons en chargement ou en déchargement, le **Chef de manœuvre** doit prendre les précautions nécessaires pour éviter tout accident. Avant de faire accoster les wagons en mouvement sur des wagons se trouvant sur les voies indiquées ci-dessus, il doit faire prévenir les hommes qui pourraient se trouver dans les dits wagons, faire retirer les ponts de chargement et écarter les voitures.

Le Chef de manœuvre doit également veiller à la sécurité des Agents des ateliers et du matériel roulant occupés à nettoyer ou à réparer les

wagons en stationnement et dont la présence est signalée par un drapeau rouge, conformément à l'article premier ci-dessus.

Précautions  
à prendre  
par  
les Agents  
montés dans  
les fourgons  
en  
mouvement  
lorsque  
les portes  
doivent en  
être tenues  
ouvertes.

ART. 9. — Les Agents des trains (Chefs de train et Gardes-Freins) doivent toujours, lorsque leur service les met dans l'obligation de tenir ouverte la porte de leur fourgon, rendre cette porte immobile au moyen de la vis de pression, du loqueteau d'arrêt ou tout autre appareil dont les fourgons sont munis à cet effet.

Cette même mesure de précaution devra être prise également par tout Agent, quel qu'il soit, qui, concourant à l'exécution d'une manœuvre, aura à se tenir dans un fourgon.

Manœuvre  
du  
frein à main.

ART. 10. — Quand, au cours d'une manœuvre, un Agent sera chargé de serrer le frein à main d'un véhicule en mouvement, il devra toujours, soit que la poignée de ce frein se trouve à droite, soit qu'elle se trouve à gauche du véhicule dans le sens de la marche, s'y prendre de manière à ne pas marcher à reculons.

Attelage  
automatique  
BOIRAULT.

ART. 11 (1). — Les wagons munis de l'attelage automatique **Boirault** portent l'inscription « attelage automatique » sur les deux côtés au-dessus du numéro du véhicule.

---

(1) Extrait de l'Ordre de Service n° 901 (Exploitation), 221 (Matériel et Traction) du 26 avril 1906, de l'ancien réseau de l'Etat.

Il est interdit de pénétrer entre les tampons pour exécuter les manœuvres d'accouplement automatique, ainsi que le désarmement ou l'armement des têtes d'attelage. Toutes ces opérations doivent se faire de l'extérieur et de chaque côté des véhicules.

Manœuvre  
à l'aide  
de câbles,  
prolonges,  
etc.

ART. 12. — Les Agents doivent, dans toutes les manœuvres effectuées à l'aide de câbles, prolonges ou chaînes de traction, etc..., se tenir assez éloignés de ces agrès, pour ne pas risquer, en cas de rupture, d'être atteints par leurs tronçons.

Manœuvre  
des lorrys.

ART. 13. — Il est formellement interdit de monter sur les lorrys et de les faire circuler sur la voie autrement qu'en les poussant à bras.

---

## CHAPITRE II

### Mesures de précaution à prendre dans les gares et dépôts.

Manutention  
des colis.

ART. 14. — Les Agents qui ont à participer à la manutention de masses pondéreuses ou volumineuses doivent apporter la plus grande attention aux opérations de chargement ou de déchargement de ces masses, pour éviter de se blesser



eux-mêmes ou de blesser les autres Agents concourant à la manutention.

Il faut n'opérer le déplacement des colis lourds et volumineux qu'à l'aide de brouettes, diables, poulains, etc...; ne faire basculer les colis que sur une base solidement assujettie; éviter de mettre les mains ou les pieds entre ces colis et le sol ou les instruments servant à les manutentionner.

S'il s'agit de liquides corrosifs, il faut s'assurer qu'il ne s'est pas produit de coulage sur les parties extérieures où l'on doit mettre les mains.

S'il s'agit de matières inflammables ou explosives, il ne faut pas s'approcher, avec une lumière, des colis ou wagons qui portent des traces de coulage ou laissent échapper des matières pulvérulentes.

ART. 15. — Lorsque les quais ou les ponts de chargement deviennent glissants par suite de l'humidité ou pour toute autre cause, les Agents chargés de la manutention doivent répandre de la sciure de bois, de la cendre, du sable ou du poussier d'escarbilles, suivant ce dont ils disposent.

Manutention  
des  
matériaux.

ART. 16. — Les Agents doivent manutentionner avec la plus grande attention les matériaux tels que : poteaux, rails, traverses, qui, s'ils étaient déchargés ou projetés trop brusquement, pour-

raient les atteindre en rebondissant et leur causer des blessures.

Les mouvements d'ensemble ne doivent être exécutés que sur l'ordre et au commandement d'un Brigadier ou Poseur responsable; tous les Agents doivent marcher au même pas.

Dans les chargements ou déchargements de matériaux faits à l'épaule ou à la main, tous les Agents doivent se tenir du même côté.

L'Agent qui dirige ces chargements, déchargements ou transports et qui y participe, doit se placer le dernier, de façon à avoir tous ses hommes sous les yeux.

Il doit indiquer clairement en quoi consistera chaque manœuvre avant d'en ordonner l'exécution.

Les Agents doivent, pendant les manœuvres, s'abstenir de toute conversation étrangère au service.

Manœuvre  
des  
appareils  
de levage.

ART. 17. — Sous aucun prétexte, la manœuvre des appareils de levage ne devra être confiée à des Agents qui n'auraient pas été préalablement familiarisés avec cette manœuvre.

Il est formellement interdit de se tenir sous le fardeau pendant le levage, avant ou pendant la descente.

Bâchage  
des wagons.

ART. 18. — Il est recommandé d'une manière toute particulière aux Agents chargés du bâchage des wagons :

1° De n'agir que sur la toile des bâches pour amener et étendre ces agrès sur les charge-ments;

2° De ne se servir des garcettes que pour obtenir la tension des bâches après qu'elles ont été convenablement disposées sur le charge-ment;

3° De ne tirer sur les garcettes, après les avoir passées dans les anneaux disposés à cet effet, qu'après avoir pris une position d'équilibre telle qu'une rupture de ces garcettes n'entraîne pas leur chute.

Interdiction  
de mettre  
des véhicules  
en  
mouvement  
lorsque  
les Agents  
préposés  
à l'éclairage  
sont sur  
les toitures.

ART. 19. — Les Agents préposés au service de l'éclairage des voitures et wagons ne doivent pas se tenir sur les toitures de ces véhicules lorsque ceux-ci sont en mouvement; en conséquence, les manœuvres ne doivent commencer que lorsque ces Agents sont descendus.

Manœuvre  
et  
allumage  
des signaux

ART. 20. — Dans la manœuvre des disques, il est recommandé de tenir les pieds hors d'atteinte de la chute éventuelle du levier et de son contre-poids.

Il est, de plus, recommandé aux Agents chargés de l'allumage des lanternes des signaux et des sémaphores de se tenir assez éloignés de l'appareil, lorsqu'ils montent ou descendent la lanterne, pour éviter d'être atteints par la chute de celle-ci, si elle venait à se décrocher ou si la

chaîne ou le câble qui la supporte venait à se rompre.

Reparation  
et  
nettoyage  
des  
aiguilles  
et signaux  
manœuvrés  
à distance.

ART. 21. — Lorsque des réparations ou des travaux d'entretien et de nettoyage doivent être faits à des aiguilles ou à des signaux manœuvrés à distance, les Agents ne doivent engager les mains dans les aiguilles, verrous, articulations, etc..., qu'après avoir pris la précaution de caler les pièces qui pourraient les blesser si elles étaient mises en mouvement; ils doivent d'ailleurs se concerter à l'avance avec les Agents préposés à la manœuvre de ces aiguilles et signaux pour éviter que ces appareils soient manœuvrés intempestivement. S'ils sont eux-mêmes préposés à cette manœuvre, ils prennent des dispositions pour empêcher les autres Agents d'actionner les appareils.

Vérification  
et  
nettoyage  
des aiguilles  
à  
contre-noids  
rivé.

ART. 22. — Lorsqu'un Aiguilleur a à procéder au nettoyage d'une aiguille à contre-poids rivé, il ne doit pas chercher à maintenir par des moyens de fortune (cale en bois ou manche de drapeau, par exemple) la lentille de l'excentrique dans la position relevée.

Il doit toujours se servir, en pareil cas, du **crochet porte-drapeau** spécialement prévu à cet effet et qui lui permet tout à la fois de se couvrir et d'assurer le maintien de la lame d'aiguille sur le rail contre-aiguille, pendant toute la durée de son travail.

Protection  
des Agents  
et Ouvriers  
chargés  
de la  
réparation  
du matériel.

ART. 23. — Les Agents et Ouvriers ne doivent jamais entreprendre le levage d'un véhicule sans avoir calé les roues et sans avoir pris toutes les précautions pour qu'il ne puisse être rejoint, ni heurté par ceux qui le précèdent ou qui le suivent sur la même voie.

En outre, et par surcroît de précautions, chaque fois qu'ils ont à faire des réparations sur les voies d'une gare, ils doivent au préalable prévenir le Chef de gare ou son Suppléant, qui en avisera les différents Chefs de manœuvre de la gare, et qui prendra toutes les mesures nécessaires à la protection du personnel ouvrier.

Protection  
des Poseurs  
employés  
au nettoyage  
des plaques  
tournantes.

ART. 24. — Lorsque les poseurs sont employés aux réparations d'une plaque tournante, le Brigadier doit signaler leur présence par des drapeaux rouges placés à 10 mètres de part et d'autre de la plaque, à la fois sur les deux voies qu'elle dessert.

Mesures  
à prendre  
pour assurer  
la protection  
des  
Mécaniciens  
ou  
Chauffeurs,  
Agents  
ou Ouvriers,  
lorsqu'ils  
doivent  
s'engager  
sous les  
machines.  
(Texte  
conforme à  
l'Ordre  
de Service  
n° 262 (Expl.),  
n° 82 (2<sup>e</sup> Ann.)  
M. et T.  
n° 764 (V. et B.),  
n° 93 (2<sup>e</sup> Ann.),  
A. G.,  
de 1913).

ART. 25. — En principe, il est interdit aux Mécaniciens et Chauffeurs de passer sous leur machine lorsqu'elle ne stationne pas en face d'une grue hydraulique ou sur une fosse à piquer.

ART. 25 bis. — Lorsqu'une machine isolée ou attelée en tête d'un train ou d'une rame stationne en face d'une grue hydraulique ou sur une fosse à piquer, il est formellement interdit d'accoster la machine ou le train, ou de l'exposer à un mouvement quelconque, sans que le Chef de ma-

oeuvre en ait averti au préalable le Mécanicien et le Chauffeur.

Cet avertissement leur sera donné par l'Agent de la gare ayant le titre de Chef de manœuvre, tel qu'il est défini par les articles 1 et 2 de l'Ordre de Service n° 174 (Exploitation), n° 70 (Matériel et Traction), n° 715 (Voie et Bâtiments) du 16 Avril 1912.

Art. 26. — Lorsque, par suite de circonstances spéciales, le Mécanicien ou le Chauffeur se trouvent dans l'obligation de pénétrer sous une machine ne stationnant ni en face d'une grue hydraulique, ni sur une fosse à piquer, ces Agents doivent observer les prescriptions indiquées ci-après :

a) Lorsque la machine est isolée ou placée en tête d'un train ou d'une rame de wagons sur les voies d'une gare, le Mécanicien doit aviser préalablement le Chef de gare ou le Chef de manœuvre. Celui-ci doit alors faire interrompre toutes les manœuvres qui, s'exécutant sur la voie occupée par la machine, auraient pour effet de diriger vers cette machine ou les véhicules qui lui sont attelés un ou plusieurs wagons pouvant, soit heurter directement la machine ou les véhicules qui lui sont attelés, soit heurter les véhicules placés devant elle. En outre, il doit faire placer un drapeau rouge ou un feu rouge à l'arrière du

dernier véhicule et à l'avant de la machine, et, dans le cas d'une machine isolée, à l'avant et à l'arrière de cette machine.

b) Lorsque la machine stationne sur une voie de dépôt ou d'atelier, les Mécaniciens, Chauffeurs et Ouvriers doivent, avant de s'engager sous cette machine ou son tender, placer un drapeau rouge ou un feu rouge à l'avant et à l'arrière.

D'autre part, les Chefs de dépôt ou d'atelier, ou leurs Délégués, ne doivent faire effectuer aucune manœuvre susceptible de déplacer une locomotive ou un tender en réparation, sans s'être assurés au préalable que cette manœuvre ne peut être cause d'aucun danger pour aucun Ouvrier ou Agent appelé par son travail auprès de cette locomotive ou de ce tender.

Visite  
des puits,  
égouts,  
fosses  
d'aisances,  
etc.

ART. 27. — Il est défendu de descendre dans les puits, égouts, fosses d'aisances, etc..., sans s'être assuré préalablement qu'une lumière suspendue à l'aide d'une corde y brûle comme à l'air libre.

Vêtements  
et effets  
de coiffure  
ou  
de chaussure  
à porter  
en service.

ART. 28. — Il est formellement interdit de porter en service des vêtements flottants ou munis de capuchons et de faire usage de coiffures emprisonnant les oreilles ou pourvues de bords mobiles se rabattant sur les oreilles et empêchant, par suite, d'entendre les trains ou les signaux acoustiques.

Le port en service des sabots, galoches, chaussures et chaussures de lisière ou similaires est **absolument interdit**. Toutefois, les lampistes et préposés à l'éclairage des trains sont autorisés à se chauffer d'espadrilles pour monter sur la toiture des wagons, lorsque leur service les y oblige; les préposés à la désinfection du matériel roulant ou les laveurs de machines ne doivent porter que sur les chantiers de désinfection ou dans les dépôts, pendant le temps où ils effectuent leur travail, les sabots spéciaux qui leur sont remis à cet effet.

Pour éviter le risque d'avoir le pied pris entre les deux rails convergents de certains appareils de voie (cœurs de croisement et talons d'aiguilles, ou dans l'ornière des contre-rails de passages à niveau), il est recommandé aux Agents, que leur service appelle à circuler sur les voies des gares, de porter des chaussures à bouts carrés et ayant des talons plats d'une largeur de 7 à 8 centimètres, au moins.

ART. 29. — Les Agents qui travaillent le ballast, le fer et toutes les matières donnant lieu à des éclats, ainsi que ceux qui élaguent les haies ou les arbres, ne doivent entreprendre aucun travail de ce genre sans s'être munis au préalable de lunettes appropriées à cet usage. Ces lunettes sont prises dans l'outillage des brigades et des dépôts.

Port  
de lunettes  
de protection  
des yeux  
pendant  
l'exécution  
de certains  
travaux.



Les Agents occupés à ces travaux doivent donc, s'ils n'en ont pas, les demander au Brigadier ou au Chef de dépôt, ou son Représentant.

Des lunettes seront également, sur la demande qu'ils en feront à leur Chef de dépôt, mises à la disposition des Mécaniciens et Chauffeurs, ainsi qu'à celle des Ouvriers et Nettoyeurs autorisés à faire le service de chauffeur, pour leur permettre de se préserver les yeux contre les poussières de charbon ou les escarbilles. La question de la délivrance de ces lunettes est d'ailleurs traitée dans l'Ordre de Service n° 15 (Traction) du 16 Juillet 1909.

---

### CHAPITRE III

#### Mesures de précaution à prendre dans les trains.

ART. 30. — L'attention du personnel des trains et des machines est appelée tout spécialement sur le danger qui existe à se placer, pendant la marche, en dehors des fourgons, des vigies des voitures ou des garde-corps des machines, ou à monter sur les caisses à eau des machines ou tenders, etc..., à l'approche des ouvrages d'art et des autres obstacles placés à proximité des voies.

Les Agents, que leur service peut appeler à monter sur un train de service, doivent s'asseoir, avant le départ du train, d'une manière stable et non sur les côtés de la caisse des wagons ou les jambes pendantes en dehors des wagons. Si des matériaux susceptibles de se déplacer sont arrimés dans les wagons, ils se placent de manière à éviter d'être atteints par un dérangement ou un éboulement accidentel de ces matériaux.

---

## CHAPITRE IV

**Mesures de précaution à prendre  
pour éviter les accidents  
provenant des éclats de pétards détonants.**

ART. 31. — Il est recommandé aux Agents, lorsqu'ils se trouvent à proximité d'un point où sont placés des pétards, de s'en tenir à au moins 10 mètres de distance au moment où un train approche et de se placer, autant que possible, par rapport à ces pétards, dans la direction d'où vient le train.

---

## CHAPITRE V

Prescriptions spéciales aux voies armées  
électriquement et aux voies  
suivies par des câbles à haute tension.

Rail  
conducteur.

ART. 32. — Sur les lignes du Réseau équipées pour la traction électrique des trains, le courant est fourni par un rail conducteur placé latéralement à la voie.

ART. 33. — Quand le courant électrique est établi, il est dangereux de toucher le rail conducteur ou ses supports métalliques, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un outil métallique. Le danger est encore plus grave si l'on touche à la fois le rail conducteur ou ses supports métalliques et un des rails de la voie ordinaire. En particulier, il est dangereux d'uriner sur le rail conducteur ou sur ses supports.

Les Agents circulant sur la voie doivent, autant que possible, se tenir du côté où il n'y a pas de rail conducteur; dans tous les cas, ils doivent éviter de toucher ces rails, même avec leurs chaussures.

Tout travail obligeant à toucher le rail conducteur ne doit être exécuté que lorsque le courant a été enlevé; les travaux de cette nature sont, autant que possible, exécutés la nuit, pendant les heures où le service des trains est interrompu.

ART. 34. — Les pinces à riper sont munies de gâines isolantes.

Les Ouvriers doivent être constamment munis de gants en caoutchouc qui leur seront remis par le Réseau. Ils s'en recouvrent les mains, dès qu'ils sont en présence d'un accident ou qu'ils ont à travailler aux voies, sans avoir pu obtenir l'interruption du courant; mais, alors même qu'ils ont les mains recouvertes, ils ne doivent, en aucun cas, toucher simultanément le rail conducteur et l'un des rails de la voie.

Dans le doute, on doit toujours agir comme si le courant était établi.

ART. 35. — Tout le personnel commissionné et certains Agents, munis à cet effet d'une autorisation spéciale, peuvent participer à l'entretien du rail conducteur électrique en charge et de ses supports, à l'exception des Agents suivants :

1° Agent ayant moins de six mois de commissionnement ou moins d'un an de présence au Réseau;

2° Agent nouveau des Brigades des voies armées électriquement et de l'équipe technique ayant plus d'un an de présence au Réseau, mais moins de deux mois de présence à l'une des Brigades des voies armées électriquement.

Il est formellement interdit à tout Agent, autre que ceux chargés spécialement de l'entretien de la voie électrique, de toucher le rail conducteur, ses supports et ses connexions. Toute infraction à ces recommandations sera sévèrement punie.

Agents  
autorisés  
à assurer  
l'entretien  
du rail  
conducteur  
en charge  
et de  
ses supports  
isolateurs.

Câbles  
à haute  
tension.

ART. 36. — Les câbles **H. T.** sont généralement placés sous les accotements, en voie courante, ou sous les quais, dans les stations.

Le service électrique du Matériel et de la Traction est exclusivement chargé de la surveillance et de l'entretien de ces câbles. Aucun autre Agent ne doit, dans aucun cas, toucher aux câbles **H. T.** qui doivent toujours être considérés comme étant en charge, à moins d'une instruction contraire, formelle et particulière à chaque cas.

**Il y a danger mortel** à toucher les câbles, leurs connexions, et même l'enveloppe de ces câbles.

Il est rappelé que la mise à découvert, au cours d'une fouille, d'un grillage métallique ou de briquetons, indique le voisinage immédiat d'un câble haute tension.

Tout travail à exécuter à proximité immédiate des câbles **H. T.** pouvant les découvrir, ou amener leur déplacement, ainsi que celui de leurs protections, ne devra être entrepris qu'après entente avec le Chef de Section du Service électrique du Matériel et de la Traction chargé de la surveillance et de l'entretien de ces câbles.

Secours  
à donner  
et  
précautions  
à prendre  
en cas  
d'accident  
causé aux  
personnes.

ART. 37. — En cas d'accident causé par le courant électrique, on procédera comme suit :

a) Tout contact a cessé entre le corps de la victime et les conducteurs électriques : on se conformera aux prescriptions de l'Annexe n° 1 à la Circulaire de M. le Ministre des Travaux publics en date du 19 Août 1895, dont extrait

est donné à la suite du présent Ordre de Service;

b) Le corps de la victime est resté en contact avec les conducteurs électriques : on devra tout d'abord chercher à l'en séparer le plus rapidement possible, en se conformant aux prescriptions ci-après, extraites de la même Annexe.

Pour séparer la victime des conducteurs électriques, on évitera d'une manière absolue de toucher, soit les conducteurs, soit la victime avec les mains nues. On devra donc, avant tout, commencer par se recouvrir les deux mains autant que possible avec les gants en caoutchouc dont les Ouvriers doivent toujours être munis, et, à défaut, avec des gants épais (gants en laine compacte, de préférence genre dit « moufles »; au besoin, plusieurs paires de gants), ou encore avec des étoffes sèches d'une épaisseur suffisante (1). Cela fait, on écartera la victime en prenant les précautions suivantes :

---

(1) Les étoffes à employer doivent être bien sèches; les plus convenables sont celles en laine; la flanelle et les couvertures en laine sont particulièrement convenables.

Les étoffes en fil et en coton sont moins convenables, surtout en raison de leur faible épaisseur; avec une épaisseur minimum de 5 millimètres on a toute garantie, même avec les étoffes les moins convenables.

Souvent, il suffira de retirer sa veste, son paletot, etc!, de les mettre sens devant derrière, les mains restant à l'intérieur des manches, qui devront être tamponnées, pour former une forte épaisseur entre la peau et le contact à faire. Si l'on a une blouse, on se l'enroulera autour de la main droite, et, autour de la main gauche, on enroulera un mouchoir, un gilet, etc.

Par analogie avec ce qui est dit plus haut, il faut prendre les vêtements en drap de laine compacte de préférence, et, dans le cas d'emploi de blouse en coton ou en toile, s'arranger pour avoir largement l'épaisseur minimum indiquée.

Eviter, autant que possible, de toucher la victime par des parties qui soient humides ou en état de moiteur, telles que les aisselles, les pieds, etc.

Avoir soin que le visage ou d'autres parties du corps de la victime ne soient pas mises en contact avec le conducteur.

Si la victime a les doigts crispés sur le conducteur, on ouvrira de force la ou les mains de la victime en écartant les doigts les uns après les autres et en opérant avec les précautions indiquées ci-dessus.

Il est expressément recommandé de s'abstenir de toute manœuvre qui mettrait la victime en contact avec deux conducteurs, ou avec un rail conducteur et un rail de la voie ordinaire.

ART. 38. — On appliquera dans toute leur rigueur les Règlements interdisant l'accès du chemin de fer à toute personne étrangère au service et non munie d'une autorisation spéciale.

---

#### Mesures d'ordre.

ART. 39. — Un exemplaire petit format, série IC mod. 88 (dit livret de poche) du présent Ordre de Service, doit être délivré à chaque Agent nommé à un poste de service actif, ou à

tout Agent que ses fonctions appellent à circuler en service dans les gares ou dans les trains. Le Chef de qui dépend directement l'Agent est tenu, sous sa responsabilité, d'effectuer cette remise de livret contre reçu libellé comme suit :

« Je soussigné (1) .....  
reconnais avoir reçu un exemplaire du Livret-  
Ordre de Service série IC, mod. 88, en date du  
25 Septembre 1912, relatif aux prescriptions à  
observer et aux mesures à prendre pour se mettre  
à l'abri des accidents et de leurs conséquences.

« Je déclare avoir pris connaissance de ce  
Livret et je m'engage à m'y conformer.

« A ....., le..... ».

La prescription ci-dessus devra être observée à l'égard des intéressés déjà en exercice, aussi bien qu'à l'égard de ceux qui entreront ultérieurement en fonctions.

Dans chaque Service, le Chef de Service désignera les catégories d'Agents et Ouvriers qui devront recevoir un exemplaire dudit Livret-Ordre de Service et par qui cet exemplaire leur sera remis. Il indiquera, en outre, quels sont les extraits du présent Ordre de Service à faire afficher en permanence dans les locaux et chan-

---

(1) Indiquer le nom, le numéro matricule (s'il y a lieu), la qualité et la résidence du signataire.



tiers où séjournent particulièrement les Agents et Ouvriers qui concourent à l'exécution des manœuvres ou de travaux au cours desquels peuvent survenir des accidents.

---

Paris, le 25 Septembre 1912.

Pour le Chef de l'Exploitation :

*L'Ingénieur en Chef Adjoint,*

**G. HUMBERT.**

Le Chef du Service

du Matériel et de la Traction :

**BOELL.**

Pour le Chef du Service  
de la Voie et des Bâtimens :

*L'Ingénieur en Chef Adjoint,*

**DREYFUSS.**

L'Ingénieur en Chef  
des Approvisionnements généraux :

**PARRICHE.**

# EXTRAIT DE L'ANNEXE N° 1

A LA

**Circulaire de M. le Ministre des Travaux publics**

**en date du 19 Août 1895.**

---

## SECOURS A DONNER AUX PERSONNES FOUDROYÉES PAR SUITE D'UN CONTACT ACCIDENTEL AVEC DES CONDUCTEURS ÉLECTRIQUES A COURANT CONTINU.

**ARTICLE PREMIER.** — Toute personne foudroyée par suite d'un contact accidentel avec des conducteurs électriques devra toujours, même dans le cas où elle présenterait les apparences de la mort, recevoir, avec la plus grande rapidité, les soins indiqués ci-après :

**Premier cas.** — Tout contact a cessé entre le corps de la victime et les conducteurs électriques.

**ART. 2.** — On appliquera immédiatement le traitement suivant :

**Instruction sur les premiers soins à donner aux foudroyés, victimes des accidents électriques, rédigée par l'Académie de Médecine.**

On transportera d'abord la victime dans un local aéré où on ne conservera qu'un petit nombre

d'aides, trois ou quatre, toutes les autres personnes étant écartées.

On desserrera les vêtements et on s'efforcera, le plus rapidement possible, de rétablir la respiration et la circulation.

Pour rétablir la respiration, on peut avoir recours principalement aux deux moyens suivants : la traction rythmée de la langue et la respiration artificielle.

#### 1° MÉTHODE DE LA TRACTION RYTHMÉE DE LA LANGUE

Ouvrir la bouche de la victime, et, si les dents sont serrées, les écarter en forçant avec les doigts ou avec un corps résistant quelconque : morceau de bois, manche de couteau, dos de cuiller ou de fourchette, extrémité d'une canne, etc.

Saisir solidement la partie antérieure de la langue entre le pouce et l'index de la main droite, nus, ou revêtus d'un linge quelconque, d'un mouchoir de poche, par exemple (pour empêcher le glissement), et exercer sur elle de fortes tractions répétées, successives, cadencées ou rythmées, suivies de relâchement, en imitant les mouvements rythmés de la respiration elle-même, au nombre d'au moins vingt par minute.

Les tractions linguales doivent être pratiquées sans retard et avec persistance durant une demi-heure, une heure et plus.

## 2° MÉTHODE DE LA RESPIRATION ARTIFICIELLE

Coucher la victime sur le dos, les épaules légèrement soulevées, la bouche ouverte, la langue bien dégagée.

Saisir les bras à la hauteur des coudes, les appuyer assez fortement sur les parois de la poitrine, puis les écarter et les porter au-dessus de la tête, en décrivant un arc de cercle : les ramener ensuite à leur position primitive, en pressant sur les parois de la poitrine.

Répéter ces mouvements environ vingt fois par minute, en continuant jusqu'au rétablissement de la respiration naturelle.

Il conviendra de commencer toujours par la méthode de la traction de la langue, en appliquant, en même temps, s'il est possible, la méthode de la respiration artificielle.

D'autre part, il conviendra concurremment de chercher à ramener la circulation en frictionnant la surface du corps, en flagellant le tronc avec les mains ou avec des serviettes mouillées, en jetant de temps en temps de l'eau froide sur la figure, en faisant respirer de l'ammoniaque ou du vinaigre.

.....