

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÈGLEMENT
POUR LES
CANTONNIERS

1923

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SERVICE DE LA VOIE

RÈGLEMENT
POUR LES
CANTONNIERS

1923

Approuvé par Décision Ministérielle du 30 Juillet 1923



PARIS
SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE MAULDE ET RENOU
144, Rue de Rivoli, 144

RÈGLEMENT

POUR LES

CANTONNIERS

SOMMAIRE

CHAPITRE I. — Organisation des brigades.....	ART. 1 à 7
CHAPITRE II. — Mesures d'ordre et de sécurité	ART. 8 à 17
CHAPITRE III. — Inspection, surveillance et police du chemin de fer.....	ART. 18 à 32
CHAPITRE IV. — Travaux de la Voie	ART. 33 à 48
CHAPITRE V. — Protection des trains ..	ART. 49 à 54



RÈGLEMENT

POUR LES

CANTONNIERS

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION DES BRIGADES

ARTICLE PREMIER

Les attributions des Cantonniers comprennent :

L'inspection de l'état des voies, des signaux et de la ligne, ainsi que la surveillance et la police du chemin de fer ;

L'exécution de tous les travaux propres à assurer le bon état de la voie, le bon état et le bon fonctionnement des appareils et des signaux, l'entretien des diverses installations du chemin de fer ainsi que la protection des chantiers ;

La protection éventuelle des trains en dehors des gares.

Par la désignation « *Trains* », il faut entendre non seulement les trains de toute nature, mais aussi les machines isolées.

ART. 2

Les Cantonniers sont réunis en Brigades sous la conduite d'un Chef qui prend le titre de Chef de Canton et qui travaille avec eux (1).

(1) Dans certaines Brigades, la direction peut être confiée soit à un Sous-Chef de Canton, soit à un Surveillant de la Voie assisté par des Chefs ou Sous-Chefs de Canton. Dans ce qui suit tout ce qui se rapporte au Chef de Canton s'applique également au Surveillant de la Voie ou au Sous-Chef de Canton quand le Chef de la Brigade est un Agent de ce grade.

Chaque brigade est chargée d'une portion de ligne de longueur déterminée qui prend le nom de *Canton*.

Le personnel fixe des brigades est déterminé par l'Ingénieur de la Voie, sur la proposition du Chef de Section, et est définitif après l'approbation de l'Ingénieur en Chef.

Des ouvriers supplémentaires peuvent être adjoints aux brigades, mais seulement pour des travaux exceptionnels, et d'après la proposition du Chef de Section sanctionnée par l'Ingénieur.

Toutefois, en cas d'urgence, ou pour assurer la circulation des trains, le Chef de Canton est autorisé à recruter des journaliers, sauf à en référer dès que possible à ses Chefs.

ART. 3

Les Cantonniers doivent obéissance au Chef de Canton, et, en son absence, à l'Agent désigné d'avance par le Chef de Section.

En cas de faute grave, le Chef de Canton peut renvoyer du chantier le Cantonnier coupable, à charge d'en référer immédiatement au Chef de District pour qu'il soit statué définitivement par qui de droit.

Le Chef de Canton est responsable des fautes et de la négligence des Cantonniers de la Brigade.

ART. 4

Les Chefs de Canton sont sous les ordres directs du Chef de District pour tout ce qui a trait au service ; ils doivent aussi se conformer aux instructions qu'ils reçoivent du Surveillant principal de la Voie quand un Agent de cet ordre est attaché à la ligne.

Lorsque le Chef de Canton détache plusieurs Cantonniers pour l'exécution d'un travail en dehors de son chantier, il désigne celui de ces Agents qui aura autorité sur les autres et remplira provisoirement les fonctions de Chef de Brigade.

Dans le cas où un Agent chargé de la direction d'une partie de brigade doit s'absenter momentanément du chantier, il désigne, au préalable, l'Agent qui doit le remplacer pendant son absence.

ART. 5

Les Cantonniers mariés à des femmes garde-barrières et logés, à ce titre, dans une maison attenante à un passage à niveau peuvent être chargés, pendant la nuit, de la manœuvre des barrières et tenus de se lever au premier appel de toute personne réclamant l'ouverture des dites barrières.

ART. 6

La durée normale du travail journalier, ainsi que le nombre et la durée des suspensions de travail pendant lesquelles les Cantonniers prennent leurs repas, sont fixés pour l'année entière par un Tableau de service établi suivant les exigences du climat et en tenant compte des prescriptions du Décret portant Règlement d'Administration publique, pris en application de la Loi du 23 Avril 1919.

Les conditions de travail ou de service des Cantonniers peuvent être l'objet de dérogations générales, particulières ou accidentelles, conformément aux prescriptions du même Règlement d'Administration publique.

ART. 7.

Les Cantonniers sont responsables de tous les accidents qui seraient le résultat de leur négligence et sont passibles des peines portées par les lois, ordonnances et règlements de police intervenus et à intervenir. Ils sont également responsables de l'exécution des lois et règlements sur la police du Chemin de fer, en ce qui concerne leur service.

CHAPITRE II

MESURES D'ORDRE ET DE SÉCURITÉ

ART. 8

En principe, tout Agent ou Ouvrier appelé à travailler, stationner ou circuler sur le chemin de fer, est tenu de veiller à sa propre sécurité et doit être sur ses gardes comme si un train pouvait survenir inopinément.

Toutes les fois que plusieurs Agents ou Ouvriers de régie sont réunis pour un travail, ils doivent être placés sous la direction d'un Agent qui doit, sous sa responsabilité, veiller à la sécurité de ses hommes et commander le « *Garde à vous* » à l'approche des trains ou des manœuvres.

ART. 9

A l'approche d'un train, les Agents et Ouvriers qui travaillent ou qui circulent sur le chemin de fer doivent se garer en dehors des voies, du côté

le plus rapproché d'eux, et se placer à 1^m50 au moins du rail extérieur, de manière à éviter le train qui passe et à ne pas s'exposer à être surpris par un train venant dans un sens contraire.

Dans les souterrains ou sur les ouvrages d'art de grande longueur, ils se réfugient dans les niches ou sur les plateformes d'évitement toutes les fois qu'ils n'ont pas la certitude que deux trains ne peuvent se croiser au point où ils se trouvent.

Sur les chantiers d'enlèvement des neiges, ils doivent, avant d'attaquer le déblaiement des voies, préparer, à l'extérieur de ces dernières, dans les amoncellements produits par le chasse-neige ou par la tourmente, des niches ou plateformes permettant de se garer à la distance et dans les conditions précitées.

Sur les lignes à deux voies, lorsque les Agents et Ouvriers circulent à l'intérieur d'une voie, ils doivent cheminer dans le sens opposé à la marche normale des trains.

Toutefois, ils ne doivent pas perdre de vue qu'à un moment quelconque, la circulation des trains peut exceptionnellement se faire à contre-voie, et qu'inversement, après une période de circulation en voie unique, la circulation normale des trains sur les deux voies peut être rétablie inopinément. En conséquence, ils doivent toujours se préoccuper des trains qui peuvent venir sur eux dans l'une ou l'autre direction et prendre la précaution de tourner immédiatement la tête, toutes les fois qu'ils entendent, derrière eux, un coup de sifflet de machine ou le bruit d'un train en marche. Tout Chef de Canton ou Agent chargé de veiller à la sécurité d'un groupe d'Agents ou d'Ouvriers réunis sur la voie, doit avoir la même préoccupation et prendre la même précaution.

Sur les lignes à une voie, un surcroît d'attention est nécessaire pour ne pas se laisser surprendre par les trains qui marchent dans l'une ou l'autre direction.

Lorsqu'un Agent doit faire à un train des signaux de ralentissement ou d'arrêt, il se place, autant que possible, en dehors des voies, à la distance de 1^m50 du rail extérieur, sur l'accotement à la gauche du train arrivant.

L'agent qui s'aperçoit trop tard de l'arrivée d'un train, ne doit pas essayer de traverser les voies, pour aller prendre la gauche de ce train ; il doit, dans ce cas, rester, mais toujours en dehors des voies, à la distance prescrite, sur l'accotement de droite.

Avant de reprendre leur travail ou de continuer leur route, les Agents et Ouvriers ont soin, s'ils doivent traverser une voie, de s'assurer qu'ils peuvent le faire sans danger d'être surpris par un autre train.

ART. 10

Quand il est nécessaire de faire arrêter les trains, le Cantonnier chargé de ce soin doit leur présenter le signal d'arrêt, fait à la main à la distance réglementaire du point à couvrir, c'est-à-dire :

à **1.000 mètres au moins**, si la voie, entre le signal et le point à couvrir, présente aux trains se dirigeant vers ce dernier point, une pente ou rampe de 5 millimètres au plus par mètre ;

à **1.200 mètres**, si la voie présente une pente dépassant 5 millimètres, sans être supérieure à 8 millimètres ;

à **1.500 mètres**, si la voie présente une pente supérieure à cette dernière limite.

Par contre, si la voie entre le signal et le point à couvrir présente une rampe de plus de 5 millimètres par mètre, la distance de protection peut être réduite à **300 mètres**.

Ce signal d'arrêt est assuré dans les conditions suivantes :

Le Cantonnier chargé de couvrir est porteur :

a) le jour, d'un drapeau rouge qu'il tient déployé en se rendant à son poste et, s'il doit traverser un souterrain, d'une lanterne à feu rouge, tenue de manière à arrêter tout train se dirigeant vers le point à couvrir ;

b) la nuit, d'une lanterne à feu rouge, tenue comme il est dit ci-dessus.

Il doit également, le jour comme la nuit, être muni de pétards.

Une fois arrivé, le Cantonnier doit toujours mettre des pétards sur la voie pour appuyer le signal ; puis il doit se placer, autant que possible, en dehors des voies, à la distance de 1^m50 du rail extérieur, sur l'accotement à la gauche des trains arrivants, en tenant son drapeau rouge déployé ou en présentant sa lanterne à feu rouge, de manière à arrêter tout train se dirigeant vers le point à couvrir.

Lorsqu'un train de sens inverse se présente, le Cantonnier, après s'être assuré, sur les lignes à double voie, qu'il n'y a aucun train se dirigeant sur le point à couvrir, le jour efface momentanément son signal ; sur voie unique, il doit, en outre, enlever momentanément les pétards. S'il se trouve, à la distance voulue du point à couvrir ou un peu au delà, un passage à niveau gardé par un homme, le Cantonnier peut se faire remplacer par le Garde de ce passage à niveau.

ART. 11

Lorsque l'état de la voie nécessite sur une certaine étendue de la ligne le ralentissement des trains, et que les signaux relatifs à ce ralentissement n'ont pas été déterminés par un Ordre de service, il doit être procédé de la manière suivante :

Le signal de ralentissement est toujours fait à la main et est présenté à tous les trains se dirigeant vers la partie de voie en question et à une distance inférieure de **200 mètres** à celles fixées par l'article 10 pour la présentation du signal d'arrêt, c'est-à-dire :

à **500 mètres**, si la voie présente une pente ou rampe de 5 millimètres au plus par mètre ;

à **1.000 mètres**, si la voie présente une pente dépassant 5 millimètres, sans être supérieure à 8 millimètres ;

à **1.300 mètres**, si la voie présente une pente supérieure à cette dernière limite ;

à **600 mètres**, si la voie présente une rampe de plus de 5 millimètres par mètre.

Ce signal à main de ralentissement est assuré le jour au moyen d'un drapeau vert déployé, et la nuit ou dans les souterrains au moyen d'une lanterne à feu vert. Il est toujours appuyé par des pétards.

Le signal de libre passage est fait au point où le train peut reprendre, sans inconvénient, sa vitesse normale.

Ce dernier signal est assuré le jour au moyen d'un drapeau roulé ou d'un guidon blanc planté à l'extérieur de la voie, et la nuit ou dans les souterrains au moyen d'une lanterne à feu blanc attachée à un poteau.

Les dispositions ci-dessus supposent que, d'après l'état de la voie, il suffit que la vitesse des trains soit réduite :

à **30 kilomètres à l'heure** pour les trains munis du frein continu ;

à **20 kilomètres à l'heure** pour les trains non munis du frein continu.

Lorsqu'il est nécessaire de réduire la vitesse au-dessous de ces limites, et que cette mesure n'a pas pu être prescrite par un Ordre de service régulier, le Chef de Canton fait faire le signal d'arrêt dans les conditions prescrites par l'article 10, et, le train arrêté, il indique au Mécanicien et au Conducteur-Chef la vitesse que peut reprendre le train pour franchir la portion de la voie en réparation ou dégradée.

ART. 12

Les signaux d'arrêt ou de ralentissement doivent être faits en dehors des souterrains, si cela est possible, sans dépasser de plus de 500 mètres les distances fixées par les articles 10 ou 11.

ART. 13

Pour faire usage de pétards, le Cantonnier en fixe deux, l'un sur le rail de droite, l'autre sur le rail de gauche, à 25 ou 30 mètres l'un de l'autre. Par un temps humide, il en met trois, espacés de la même manière.

Les pétards doivent, autant que possible, être placés à 25 mètres *au moins* en avant des signaux à main.

Après la pose des pétards, le Cantonnier se place à la distance réglementaire du point à protéger, afin de présenter le signal avec le drapeau ou la lanterne.

ART. 14

Le Cantonnier fait usage de pétards comme complément des signaux à main de ralentissement prévus par les Ordres de service de la Voie dans les circonstances suivantes :

1° Le jour et la nuit, lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir distinctement les signaux à main à 100 mètres.

2° La nuit, en tout temps, lorsque, pour une cause quelconque, les lanternes ne peuvent rester allumées.

ART. 15

Chaque brigade doit avoir sur le chantier, pour le service des signaux, les instruments ci-après :

- 2 drapeaux rouges sur jalon ferré;
- 2 drapeaux verts sur jalon ferré;
- 2 drapeaux roulés rouge et vert;
- 2 lanternes à trois feux;
- 2 boîtes contenant chacune 8 pétards;
- 2 cornets d'appel.

ART. 16

Indépendamment des outils nécessaires à son travail, chaque Garde ou Cantonnier en tournée doit être porteur :

- d'un drapeau rouge et vert;
 - d'une boîte contenant 8 pétards;
 - d'un cornet d'appel;
- et, s'il y a lieu, d'une lanterne à trois feux.

ART. 17

Chaque Chef de Canton, Cantonnier et Garde doit avoir en sa possession :

Un extrait de la loi du 15 Juillet 1845;

Un extrait du Décret du 11 Novembre 1917;

Un extrait du Règlement Général d'Exploitation;

Un exemplaire du présent Règlement, et, sur les lignes munies de signaux à cloches, un exemplaire du Règlement pour l'usage des dits signaux.

Le Chef de Canton, en sus de ces documents qu'il doit toujours avoir sur le chantier, enfermés dans une boîte à ce destinée doit emporter avec lui un carnet sur lequel sont inscrits les ordres qui lui sont donnés, ainsi que les observations du Chef de District et du Surveillant principal de la Voie sur la tenue et le travail de sa brigade.

CHAPITRE III

INSPECTION, SURVEILLANCE ET POLICE DU CHEMIN DE FER

ART. 18

Chaque canton doit être visité dans toute son étendue au moins une fois par jour. Les tournées sont faites soit par le Chef de Canton, soit par un ou plusieurs de ses Cantonniers, et, en général, en se rendant au chantier ou en rentrant à domicile. En sus de ces tournées de surveillance,

il doit être procédé, au moins une fois par semaine, à une visite générale du canton par le Chef de Canton.

ART. 19

Au cours de leurs tournées, l'attention des Chefs de Canton et des Cantonniers doit se porter sur tout l'ensemble des installations du chemin de fer, mais plus particulièrement sur l'état des rails et des accessoires de la voie et des signaux, de manière à s'assurer, **avant toute autre chose**, que rien ne s'oppose à la libre circulation des trains.

Ils examinent s'il n'y a pas des rails déplacés ou rompus et des traverses décalées, si l'ouverture des joints permet la libre dilatation des rails; ils visitent soigneusement les tirefonds, boulons d'éclisses, etc., et rendent compte de leurs remarques à ce sujet à leur Chef de Canton, qui fait faire, au besoin, une tournée spéciale de serrage pour assurer un contact parfait de toutes les pièces entrant dans la composition des voies.

Ils écartent des rails, le sable, les pierres, matériaux, outils et objets divers qui risqueraient d'être atteints par le matériel roulant.

Ils s'assurent également que les barrières et portillons des passages à niveau sont en bon état d'entretien et de fonctionnement.

Les Cantonniers signalent, le plus promptement possible, au Chef de Canton, les avaries qu'ils ont reconnues et qu'ils n'ont pu réparer eux-mêmes.

ART. 20

Indépendamment des tournées régulières, le personnel des brigades est astreint à des rondes spéciales toutes les fois que les conditions

atmosphériques : dégel, pluies torrentielles, tempêtes, inondations, chutes abondantes de neige, etc., peuvent faire craindre des accidents.

Dans certains cas, ces rondes spéciales sont transformées en gardiennages temporaires.

ART. 21

Sur certaines parties de lignes, une surveillance permanente peut être organisée exceptionnellement; elle est confiée à des Gardes astreints à l'exécution d'une consigne spéciale dressée par l'Ingénieur ou le Chef de Section, et qui doivent se conformer, pour ce qui concerne leur service, aux prescriptions du présent règlement.

Ces Gardes doivent obéissance au Chef de Canton ou à son remplaçant.

ART. 22

Les Cantonniers étant chargés de la police du Chemin de fer doivent observer ou faire observer, en ce qui les concerne, les prescriptions de la Loi du 15 Juillet 1845, et les articles du Décret du 11 Novembre 1917, dont les extraits imprimés leur sont remis.

Ils prêtent main-forte aux autres Agents du Chemin de fer toutes les fois qu'ils en sont requis.

En général, les Chefs de Canton sont assermentés; en ce cas, ils dressent procès-verbal des délits et contraventions qu'ils constatent ou qui leur sont signalés.

ART. 23

Les Cantonniers doivent empêcher toute personne étrangère au Service du Chemin de fer, ou tout Agent en dehors de l'exercice de ses fonctions, de circuler ou de stationner sur le Chemin ou sur ses francs-bords, à moins d'une autorisation.

ART. 24

Cette interdiction ne s'applique pas aux fonctionnaires du Contrôle, qui ont le droit de circuler et de stationner librement, à toute heure, dans toutes les parties du Chemin de fer et de ses dépendances affectées au Service, sur la simple constatation de leur identité.

Sont également autorisés à s'introduire dans l'enceinte du Chemin de fer et à y stationner dans les limites de leurs circonscriptions respectives, les Préfets, les Généraux de division ou de brigade commandant des divisions ou des subdivisions territoriales, les Procureurs Généraux et leurs Substituts, les Procureurs de la République et leurs Substituts, les Juges d'instruction et les Juges de paix, et, en outre, les Maires, les Commissaires de police, les Officiers de gendarmerie et autres Agents de la force publique, les Préposés aux douanes, aux Contributions indirectes et aux Octrois, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou munis de leurs insignes.

Les Inspecteurs des Finances et les Vérificateurs de l'Enregistrement peuvent, sur la production de leur Commission, pénétrer et circuler dans les bâtiments des gares affectés aux transports

en grande et petite vitesse, pour y procéder aux vérifications que peut nécessiter l'application de la loi du timbre sur les récépissés.

Les Directeurs, Inspecteurs et Receveurs des Postes peuvent également entrer dans les gares sur présentation de leur Commission, pour procéder aux visites de colis.

ART. 25

Si les personnes rencontrées dans l'enceinte du Chemin de fer sont étrangères au Service et ne se trouvent pas dans les exceptions qui viennent d'être indiquées, les Cantonniers doivent les conduire hors de la voie, après avoir pris leurs noms et leur signalement et s'être assurés qu'elles n'étaient pas sur la voie dans des vues de malveillance.

Ils en rendent compte sans retard au Chef de Canton, chargé de l'application du troisième alinéa de l'article 22 ci-dessus.

Dans le cas où les intentions de malveillance seraient évidentes, les Cantonniers arrêteraient ou feraient arrêter les délinquants.

ART. 26

Si, en cherchant à prévenir ou à empêcher des actes contraires aux lois et règlements, les Cantonniers éprouvaient de la résistance de la part des contrevenants ou de tous autres, ils demanderaient main-forte aux autres Agents du Chemin de fer, qui devront immédiatement leur porter secours. Ils pourront, d'ailleurs, requérir l'assistance de l'autorité locale et de la force publique.

ART. 27

Les Cantonniers doivent faire sortir et conduire en fourrière les chevaux ou bestiaux abandonnés qu'ils peuvent rencontrer dans l'enceinte du Chemin de fer.

Ils empêchent d'y jeter ou déposer aucun objet quelconque.

ART. 28

Les Cantonniers doivent signaler, dès que possible, au Chef de Canton et au Chef de District, les constructions, les réparations, les plantations, les fouilles, les exploitations de mines et de carrières, les dépôts de matériaux et principalement ceux de matières combustibles, s'exécutant dans le voisinage de la ligne.

ART. 29

Lorsqu'un Cantonnier s'aperçoit de dérangements susceptibles d'occasionner un déraillement, tels qu'une déformation de voie, un resserrement de joints mettant les rails d'une section de la voie au contact sous l'action de la grande chaleur, une rupture de rail, un éboulement, un tassement, ou un obstacle quelconque ne pouvant être écarté immédiatement, il doit, sans hésitation, prendre les mesures nécessaires pour couvrir le point dangereux, quelque assurance qu'il puisse avoir qu'aucun train, qu'aucune machine ne peut survenir.

A cet effet, il opère de la manière suivante :

A. — Lignes à double voie

1^{er} Cas. *L'une seulement des deux voies
est interceptée*

Le Cantonnier se porte rapidement du côté de l'arrivée des trains pour faire le signal d'arrêt dans les conditions réglementaires fixées par l'article 10 (1). S'il n'a rencontré personne qu'il ait pu envoyer prévenir la brigade, il revient au point dangereux, mais seulement s'il a pu placer des pétards sur la voie lorsqu'il croit pouvoir faire à lui seul et rapidement les réparations nécessaires ; sinon, il continue de marcher du côté de l'arrivée du train jusqu'à ce qu'il ait trouvé du secours. Il revient ensuite se placer entre l'obstacle et les pétards. Pendant ce trajet, en allant et en revenant, il doit toujours se tenir en mesure d'arrêter au moyen des signaux à vue, ou à défaut au moyen de pétards, tout train qui surviendrait sur la voie obstruée.

2^e Cas. — *Les deux voies sont interceptées*

Le Cantonnier doit courir au-devant du premier train attendu, et placer des pétards d'abord à 300 mètres, puis à la distance réglementaire sur la voie par où doit arriver ce train. Ces pétards une fois placés, il se porte rapidement dans la direction opposée et couvre l'autre voie de la même manière. Il revient enfin auprès de l'obstacle pour faire, si cela est en son

(1) Il est rappelé qu'à défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur et que, la nuit, à défaut du feu rouge, toute lumière vivement agitée commande l'arrêt immédiat.

pouvoir, le travail nécessaire, et, dans tous les cas, pour être toujours à même de courir au-devant du premier train qui surviendrait.

S'il rencontre sur la voie un Agent, il l'envoie avec des pétards dans une direction, tandis que lui-même se porte dans la direction opposée. Les pétards ainsi placés sur l'une et l'autre voie, chaque Agent doit continuer sa marche au-devant des trains pour chercher du secours, et venir ensuite se placer entre l'obstacle et les pétards, comme il a été dit pour le premier cas.

Si le Cantonnier rencontre une personne qui ne soit pas en mesure de faire le signal d'arrêt à un train, il l'envoie chercher du secours.

B. — Lignes à voie unique exploitées ou non en navette ou voie servant à un pilotage

On doit couvrir dans les deux sens, à la distance réglementaire, tous les obstacles à la circulation qui peuvent survenir sur la voie, ainsi qu'il a été dit pour le cas de deux voies obstruées.

ART. 30

Les Cantonniers doivent surveiller les lignes électriques, télégraphiques ou autres, et signaler au Chef de District et à la gare la plus voisine les dérangements et ruptures de fils, en ayant soin d'isoler les fils rompus pour empêcher leur contact avec les autres et de les placer en dehors du gabarit du matériel roulant.

Mais s'il s'agit de conducteurs d'énergie électrique, les Cantonniers ne doivent pas les toucher, ni les objets en contact avec eux, tant qu'ils n'ont pas l'assurance que le courant a été

coupé. Jusque là, si les voies sont engagées, ils doivent couvrir l'obstacle dans les conditions de l'article 29.

ART. 31

Les Cantonniers rendent compte au Chef de Canton et celui-ci au Chef de District, soit verbalement, soit par écrit, de tous les faits concernant le service qu'ils ont eu occasion de constater.

ART. 32

Les Cantonniers doivent recueillir tous les objets tombés des trains et les remettre, le plus tôt possible, contre reçu, au Chef de District ou au Chef de la gare la plus voisine.

CHAPITRE IV

TRAVAUX DE LA VOIE

ART. 33

Les travaux ordinaires de la brigade comprennent :

Le dressement, le bourrage et le relèvement des voies ;

Le règlement du ballast et le nettoyage de la voie ;

Le remplacement des rails, coussinets, traverses, éclisses, selles, tirefonds, boulons d'éclisses, etc., et, en général, de toutes les pièces entrant dans la composition des voies courantes ;

L'entretien, le nettoyage et le graissage des appareils de la voie et de leurs transmissions, des plaques tournantes, chariots, ponts à bascule, appareils d'enclenchements; toutefois, le nettoyage et le graissage des aiguilles et des appareils d'enclenchements pourra être confié à des Agents spéciaux.

L'entretien des signaux et de leurs transmissions;

L'allumage et l'extinction des signaux, ainsi que des lanternes des passages à niveau, quand ces soins n'incombent pas à des Agents du Service de l'Exploitation ou à des garde-barrières;

Le chargement en wagon ou en vagonnet et le transport sur la ligne des matériaux destinés aux travaux de la brigade;

L'enlèvement des neiges encombrant les voies et les appareils, ainsi que des neiges mises en tas par les soins du Service de l'Exploitation.

La brigade est aussi chargée, quand il y a lieu, soit isolément, soit réunie aux brigades voisines, de la pose de voies nouvelles et des remaniements de voies à faire dans les gares ou sur la ligne.

Les Cantonniers travaillent au curage des fossés, au règlement des accotements et des talus, à la réparation des éboulements, au binage et à la taille des haies vives, à la réparation des clôtures sèches, et, en général, à l'entretien des terrassements et des ouvrages de la ligne.

Ils peuvent être appelés à prêter leur concours pour le service des gares. Ils peuvent aussi être chargés de la manœuvre de certaines aiguilles, et reçoivent, dans ce cas, des consignes spéciales.

la voie et jusqu'à 0^m15 du rail, aucun obstacle (ballast ou objet quelconque) ne doit dépasser le plan supérieur des rails (1);

3^o Extérieurement à la voie sur les lignes à voie unique, et en dehors du rail extérieur de chaque voie sur les lignes à double voie.

a) entre les distances de 0^m15 et de 0^m90 du rail, aucun obstacle (ballast ou objet quelconque) ne doit faire saillie sur un plan incliné vers la voie à raison de 1 mètre de base pour 0^m40 de hauteur mesurée au-dessus du plan supérieur des rails;

b) entre les distances de 0^m90 et 1^m50 du rail, aucun obstacle (ballast ou objet quelconque) ne doit s'élever à plus de 0^m30 au-dessus du plan supérieur des rails;

4^o Dans l'entrevoie des lignes à double voie, à partir d'une distance de 0^m15 du bord de chaque rail intérieur, aucun obstacle (ballast ou objet quelconque) ne doit faire saillie sur la surface formée par deux plans inclinés vers les dits rails à raison de 1 mètre de base pour 0^m40 de hauteur mesurée au-dessus du plan des rails de chaque voie.

Les Cantonniers ne doivent jamais rien déposer sur les fils du télégraphe, sur les transmissions rigides ou par fils ni sur leurs supports.

Les Cantonniers doivent éviter de laisser subsister, pendant la nuit, le long des voies, à moins de 1^m65 du bord extérieur du rail, sur les emplacements habituellement parcourus par les agents au cours des manœuvres et qui ne

(1) Le plan supérieur des rails est défini par l'arête d'une règle placée sur la face supérieure des deux rails d'une voie, et prolongée autant que de besoin pour la mesure des distances et des hauteurs.

sont pas éclairés, des dépôts de matériaux de nature à former un obstacle dangereux à la circulation de ces agents. Les dépôts qu'il serait impossible d'éloigner à la fin de la journée de travail doivent être signalés par des lanternes, après entente entre le Chef de Canton et le Chef de Gare.

ART. 35

Lorsqu'il s'agit de procéder à un relevage de la voie, les Cantonniers doivent avoir soin de limiter ce relevage, en une seule opération, à moins de 8 centimètres et de répartir cette saillie sur une trentaine de mètres au moins.

Ils évitent de laisser les voies dégarnies pendant les temps pluvieux et ils ne doivent jamais, dans les travaux habituels d'entretien, quitter la ligne à la fin de la journée, sans avoir achevé le bourrage des traverses et le regarnissage de la voie, et, s'il le faut, sans avoir pris les mesures nécessaires pour que le signal de ralentissement soit fait aux trains conformément à l'article 41.

Ce même signal de ralentissement doit être présenté aux trains toutes les fois que le Chef de Canton, ou le Cantonnier qui le remplace, constate qu'à la suite d'un travail quelconque de simple entretien susceptible d'ameublir le ballast sous les traverses, ou pour toute autre cause, la voie se trouve dans un état persistant d'instabilité, se manifestant par des déformations réitérées même de peu d'importance, que l'on ne parviendrait pas à arrêter à bref délai par quelques redressements avec rebourrage soigné des traverses.

Lorsque l'état de la voie rend nécessaire, à l'improviste, le ralentissement des trains, l'Agent de la Voie qui reconnaît la nécessité du ralentissement doit prendre immédiatement les dispositions utiles pour arrêter et prévenir les trains (1) se dirigeant vers le point dangereux.

Il fait connaître au Chef de train :

— Les points entre lesquels les trains doivent ralentir ;

— Le taux du ralentissement à observer ;

— Le motif du ralentissement.

L'Agent de la Voie doit en outre prévenir par les moyens les plus rapides (dépêche, exprès, arrêt d'un train croiseur) la gare qui précède le point dangereux et lui fournir les mêmes renseignements que ci-dessus.

S'il n'a pas encore pu prévenir cette gare lorsque le premier train qui provient de celle-ci

(1) Par la désignation de « Trains », il faut entendre, non seulement les trains de toute nature, mais aussi les machines isolées.

se présente, il invite le Chef de ce train, après lui avoir donné les renseignements ci-dessus, à faire arrêter son train à la première gare située au delà du point dangereux pour permettre à celle-ci de renseigner par dépêche la gare située en deça (1).

L'Agent de la Voie continue à arrêter tous les trains se dirigeant vers le point dangereux, jusqu'à ce qu'il reçoive de la gare précédente un avis écrit l'informant que les mesures utiles sont prises pour aviser les Mécaniciens. A partir de ce moment, il se borne à présenter le signal de ralentissement et n'a plus à appuyer ce signal par des pétards.

L'Agent de la Voie qui prend l'initiative d'un ralentissement doit informer sans délai le Chef de District de la mesure prise par lui et des motifs de cette mesure.

ART. 36

Si pour l'exécution des travaux de la brigade, il est nécessaire de faire arrêter ou ralentir les trains, le Chef de Canton doit au préalable se renseigner très exactement sur les heures réglementaires du passage des trains au point où il travaille; il observe avec soin les signaux annonçant les trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux, ou les machines isolées; il note les trains en retard. D'autre part, il se rend compte, le mieux qu'il peut, des difficultés et de la durée de son travail, et choisit son moment, sauf urgence, de façon à pouvoir rétablir la voie et découvrir son chantier **10 minutes au moins** avant l'heure du premier train attendu.

ART. 37

Si la circulation a lieu sur une seule voie (pilotage ou voie unique exploitée ou non en navette), ou bien encore si le travail doit intercepter simultanément les deux voies, le Chef de Canton doit se faire couvrir, au préalable, dans les deux directions.

ART. 38

Le Chef de Canton ne doit, **sous aucun prétexte**, couper la voie pour un temps si court qu'il soit avant que le ou les hommes chargés de la couvrir soient postés à la distance réglementaire.

Si la disposition de la ligne le permet, il attend que l'homme soit arrêté et l'ait avisé, en agitant son drapeau ou par un signal

(1) L'Agent de la Voie opère de la même façon pour les deux sens de la circulation lorsque, sur une ligne à double voie, il y a lieu à ralentissement sur les deux voies, ou s'il s'agit d'une ligne à voie unique.

convenu (1), que la voie est réglementairement couverte.

Si les sinuosités de la ligne ou toute autre circonstance ne permettent pas d'opérer ainsi, il adjoint à cet homme un second Agent qui, après s'être assuré que la voie est réglementairement couverte, en accompagnant, au besoin, le premier jusqu'à la distance réglementaire, revient sur ses pas pour en prévenir le Chef de Canton, soit verbalement, soit par signal convenu (1).

Celui-ci ne peut couper la voie que lorsqu'il a reçu ainsi l'assurance que la voie est couverte.

Il ne doit, **sous aucun prétexte**, compter sur la promesse donnée à l'avance de couvrir la voie à une heure déterminée.

Le Chef de Canton ne doit aucunement se fier aux heures réglementaires des trains, ni compter sur les annonces ou avis pour les circulations extraordinaires; des trains peuvent, en effet, être expédiés sans avoir été préalablement annoncés.

En conséquence, il doit, sur tous les points et à toute heure, prendre ses dispositions comme si un train pouvait survenir inopinément.

ART. 39

Les prescriptions des articles 10, 37 et 38 ci-dessus s'appliquent également au cas où, dans l'exécution des travaux, des installations momentanées engagent le gabarit du matériel roulant.

(1) Par les mots « signal convenu », il faut entendre un signal à vue à moins que l'on ait organisé un autre mode de correspondance (téléphone, par exemple) présentant des garanties de sécurité au moins égales.

ART. 40

Le Cantonnier ou tout autre Agent chargé de couvrir un chantier de réparation de la voie doit rester à son poste jusqu'à ce qu'il ait été rappelé par le Chef de Canton, soit à l'aide d'un signal convenu (1), soit par un exprès. — Il ne doit, **sous aucun prétexte**, découvrir la voie à heure fixe, sur la simple assurance qui lui aurait été donnée que le travail ne dépasserait pas un temps déterminé d'avance.

ART. 41

Les vagonnets servant à transporter les matériaux sont confiés à la garde des Chefs de Canton et ne doivent être mis sur les rails que d'après leur ordre et sous leur surveillance.

Les vagonnets sont poussés sur la voie, soit dans le sens de la marche des trains, soit en sens contraire, suivant les nécessités du travail.

Ils doivent être constamment couverts, du côté de l'arrivée des trains, par un homme porteur du signal d'arrêt à main et les suivant ou les précédant à une distance au moins égale à la distance réglementaire de **1.000, 1.200, 1.500** ou **500 mètres**, suivant les déclivités que présente la portion de ligne parcourue, conformément aux prescriptions de l'article 10.

Le Chef de Canton ne doit mettre son vagonnet sur la voie qu'après avoir reçu, dans les conditions indiquées à l'article 38, l'assurance que la voie est couverte.

(1) Par les mots « signal convenu », il faut entendre un signal à vue à moins que l'on ait organisé un autre mode de correspondance (téléphone, par exemple) présentant des garanties de sécurité au moins égales.

Il règle ensuite sa marche à une vitesse comprise entre 4 et 5 kilomètres à l'heure, en se rapprochant le plus possible de 4 kilomètres s'il marche à contre-voie, et de 5 s'il marche dans le sens des trains.

Dans le cas de la marche à contre-voie, l'Agent chargé du signal, une fois arrivé à la distance réglementaire du point de départ du wagonnet, ne s'y arrête pas. Il continue sa marche en toute hâte jusqu'au delà du point qui lui a été désigné comme ne devant pas être dépassé par le wagonnet, et se poste de façon à couvrir ce point d'arrêt à distance réglementaire en appuyant son signal à main par des pétards tant qu'il n'est pas rappelé par le Chef de canton.

Dans le cas où le wagonnet doit circuler dans le sens normal des trains, l'Agent chargé du signal doit se porter à la distance réglementaire du wagonnet et ne se remettre en marche en suivant le wagonnet qu'après avoir été avisé du départ de celui-ci. Il le suit à partir de ce moment, en ayant soin de ne pas faire plus de 4 kilomètres à l'heure, et en s'assurant, par surcroît de précaution, toutes les fois que la disposition des lieux lui permet de porter sa vue assez loin, que le wagonnet n'a rien perdu de son avance. Enfin, il s'arrête à distance voulue de l'endroit qui lui a été désigné comme point d'arrêt du wagonnet, et se poste de façon à couvrir ce point d'arrêt à distance réglementaire en appuyant son signal à main par des pétards tant qu'il n'est pas rappelé par le Chef de Canton.

L'Agent chargé du signal d'arrêt doit, pendant les parcours, se tenir autant que possible en mesure d'appuyer ce signal par des pétards.

Dans tous les cas, dès qu'il aperçoit un train circulant sur la voie à couvrir, ou dès qu'il

entend le bruit annonçant son arrivée, il agite le signal d'arrêt aussi haut que possible, de façon à attirer l'attention des Agents du train.

Lorsque le travail exige plusieurs allers et retours successifs d'un point à un autre, et que la distance qui doit être ainsi parcourue par le vagonnet ne dépasse pas 2 kilomètres, le Chef de Canton fait couvrir en permanence à la distance réglementaire, en appuyant le signal à main par des pétards, l'extrémité de la portion de ligne à parcourir, du côté de l'arrivée des trains.

Cette précaution prise, il peut faire circuler librement son vagonnet dans un sens ou dans l'autre sur la portion de ligne ainsi couverte.

Si la circulation des trains a lieu sur une seule voie (pilotage ou voie unique exploitée ou non en navette), les vagonnets doivent être couverts dans les deux directions, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent être mis, ni circuler sur la voie en question, qu'à la condition d'être à la fois précédés et suivis à distance réglementaire.

Dès qu'un train est signalé ou aperçu sur la voie que parcourt le vagonnet, celui-ci doit être immédiatement culbuté au dehors et poussé à une distance de 1^m50 au moins du rail le plus voisin.

ART. 42

Les vagonnets ne doivent pas être employés pendant la nuit ni en temps de brouillard, si ce n'est en cas d'urgence ou de nécessité absolue. Dans ce cas, le Chef de Canton doit faire couvrir son vagonnet, soit conformément aux 10^e et 12^e alinéas de l'article 41, soit s'il dispose du personnel suffisant, en ayant recours à une

double couverture par deux hommes en marche placés, le premier à la distance réglementaire spécifiée au dit article 41, et le second à 200 mètres plus loin.

Les mêmes précautions sont prises lorsqu'il s'agit de couvrir les vagonnets dans les souterrains, en observant, en outre, les prescriptions de l'article 12.

ART. 43

Les vagonnets sont uniquement destinés au transport des matériaux.

Il est **expressément** défendu aux Cantonniers de les employer pour se transporter eux-mêmes ou se faire transporter. Il leur est également interdit de les accrocher à l'arrière des trains et aussi de les lancer sur les pentes ou de les laisser aller sous l'action de la gravité, un wagonnet ne devant circuler sur la voie qu'à la condition d'être poussé à bras ou retenu, selon le cas.

Les Cantonniers et ouvriers chargés d'assurer la marche d'un wagonnet doivent, à moins d'impossibilité, se placer tous à l'arrière et sur les côtés de ce véhicule.

Si quelques-uns d'entre eux sont obligés de se placer à l'avant, ils doivent marcher sur l'accollement, en dehors du ballast, à moins de nécessité absolue.

Dans ce dernier cas, ils doivent prendre toutes les précautions utiles pour n'être pas exposés à tomber sous les roues et, en particulier, veiller à ne pas mettre le pied sur les rails, croisements et tous objets de nature à les faire glisser ou trébucher.

ART. 44

Avant d'entreprendre sur les voies principales ou accessoires d'une gare ou station, c'est-à-dire entre les poteaux-limites de protection des disques avancés de ladite gare ou station, des travaux ou des transports sur vagonnets pouvant gêner la circulation des trains ou les manœuvres, les Agents de la Voie se concertent avec le Chef de gare ou de station, qui fixe les heures auxquelles ces travaux peuvent être exécutés et arrête la nature des mesures de protection à prendre par lui et par les Agents de la Voie.

Lorsque ces travaux ou ces transports au vagonnet n'engagent une voie principale que dans l'intérieur des poteaux-limites, ils doivent être couverts par des disques avancés mis à l'arrêt à cet effet. En outre, il y a lieu à couverture par un signal d'arrêt dans les cas suivants :

a) *dans les stations*, cette couverture est toujours obligatoire, le signal d'arrêt supplémentaire y est fait à 100 mètres au moins du point extrême engagé par les travaux ou transports;

b) *dans les gares*, les Agents de la Voie s'entendent avec le Chef de gare, qui examine, en se basant sur les articles 60, 192, 193 et 303 du Règlement Général d'Exploitation, si la couverture est obligatoire et à quelle distance elle doit être faite.

Le signal supplémentaire est fait au moyen d'un drapeau rouge le jour et d'une lanterne la nuit ou dans les souterrains; il est tenu à la main par un Agent ou placé entré les rails

de la voie à protéger. Il doit être appuyé par des pétards :

a) lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas de voir distinctement le signal à main à moins de 100 mètres ou lorsque ce signal est fait dans un souterrain ;

b) lorsque, la nuit, la lanterne ne peut rester allumée ;

c) lorsqu'on ne peut rester sur place pour faire ou surveiller le signal à main ;

d) en tout temps, de jour comme de nuit, lorsque ce signal est fait pour couvrir une voie principale engagée moins de 5 minutes avant le passage ou l'arrivée d'un train dans une gare (1) ou qu'il est fait pour couvrir une voie principale occupée ou obstruée dans les limites d'une station.

Quand, dans une gare ou station, les Agents et Ouvriers de la Voie travaillent à une voie accessoire où se font des manœuvres, ils signalent leur présence par des signaux rouges placés, suivant accord avec la gare, au point que les manœuvres ne doivent pas franchir.

Lorsqu'il s'agit d'une voie sur laquelle se font des manœuvres au lancer, les travaux ne peuvent être entrepris qu'après que les manœuvres ont été interdites par la gare sur ladite voie ; un signal rouge est placé à l'origine même de la voie, du côté de la manœuvre, pendant toute la durée des travaux.

En outre, sur une voie de triage affectée aux manœuvres au lancer, on dispose, entre le

(1) L'heure de passage ou d'arrivée d'un train est l'heure réglementaire si le train n'a pas de retard annoncé, et, dans le cas contraire, l'heure réglementaire augmentée du retard connu. Dans ce dernier cas, le délai prévu par le présent article doit être porté de 5 à 10 minutes.

signal rouge et le chantier, deux sabots-freins placés chacun sur une file de rails, l'un à **15 mètres**, l'autre à **30 mètres** de distance du signal, ce dernier sabot devant se trouver à **40 mètres** au moins du chantier. Lorsque le chantier est assez rapproché de l'origine de la voie pour qu'il soit impossible d'observer les distances ci-dessus, la sécurité du chantier doit être assurée par un homme ayant uniquement pour mission de se rendre compte que les dispositions sont bien prises pour interdire toute circulation sur la voie où travaillent les ouvriers et de commander à ceux-ci le « **garde à vous** » dans le cas fortuit où des wagons seraient lancés par erreur sur ladite voie.

ART. 45

Quand les conditions atmosphériques ne permettent pas de faire un travail ou un gardiennage utile sur les voies, le Chef de Canton fait interrompre le travail aux Cantonniers et Ouvriers dont la présence n'est pas nécessaire et si ce personnel ne peut être occupé à des travaux effectués à l'abri.

En temps de neige, les Cantonniers doivent se munir des outils nécessaires et déblayer les voies en commençant par dégager les rails, les appareils de branchement, les signaux et leurs transmissions, les chariots et les plaques tournantes.

Lorsque des Ouvriers supplémentaires sont adjoints aux brigades pour déblayer les voies, les Chefs de Canton les répartissent sous les ordres de leurs Cantonniers et les placent sur les points les plus encombrés ou les plus menacés, particulièrement dans les gares.

ART. 46

Les Cantonniers ne doivent laisser aucun outil sur les voies après l'achèvement du travail de la journée ; ils doivent les emporter et les renfermer dans les maisons de Gardes, les maisonnettes-abris, les guérites ou les coffres fermant à clef distribués le long de la ligne.

On doit en faire autant pour les coussinets, tirefonds, éclisses, selles, boulons, et tous autres matériaux portatifs, lesquels ne doivent être retirés de leur lieu de dépôt qu'au fur et à mesure des besoins.

Les rails et les traverses doivent être rangés le long de l'accotement, autant que possible au bas du ballast.

Il n'est fait exception à ce qui précède qu'en cas de matériaux approvisionnés en grand pour le renouvellement ou le renforcement des voies, ou provenant de ces opérations. On doit néanmoins, dans ce cas, ramasser aussi souvent que faire se peut, tous les vieux matériaux, rentrer chaque soir les outils et laisser pendant la nuit sur le chantier des gardiens en nombre suffisant.

Les vagonnets, quand on ne s'en sert pas, ne doivent pas être laissés à proximité des voies, ni de plain-pied avec elles ; il faut qu'ils soient déposés en contrebas des voies et renversés, ou sinon qu'ils soient enchaînés à une distance minimum de 1^m50 du rail le plus voisin.

ART. 47

Les outils nécessaires à la brigade pour l'exécution des travaux dont elle peut être chargée sont fournis et entretenus par la

Compagnie. Toutefois, ces outils sont réparés aux frais des Cantonniers quand leur détérioration provient de négligence.

ART. 48

Chaque brigade doit avoir à sa disposition, dans des dépôts déterminés, des matériaux en quantité suffisante pour l'entretien des voies dans le parcours de son canton.

Les matériaux employés doivent être représentés au dépôt, autant que faire se peut, par les matériaux usés qu'ils ont remplacés.

L'approvisionnement est renouvelé à la demande du Chef de Canton, et les matériaux vieux sont rendus en échange de pareille quantité de matériaux neufs.

CHAPITRE V

PROTECTION DES TRAINS

ART. 49

Quand la voie est bonne et la circulation libre, les Cantonniers n'ont à faire aucun signal au train qui se présente. Mais ils observent sa marche attentivement, du plus loin qu'ils peuvent, afin de répéter aux Mécaniciens les signaux qui pourraient être faits par les Agents des trains ou de faire eux-mêmes les signaux convenables, s'ils remarquent dans le train un dérangement quelconque exigeant le ralentissement ou l'arrêt.

ART. 50

En cas d'accident arrivé en route à un train, et dans toutes circonstances, quand ils en sont requis, les Cantonniers dont la présence à leur poste n'est pas indispensable doivent se porter, au premier avis, sur le point où l'accident a eu lieu ; ils doivent prêter secours et assistance au Mécanicien et au Chef de train, et se tenir à leurs ordres. Ils peuvent, dans ce cas, quitter leur canton. Le Chef de Canton peut même détacher un Cantonnier pour porter, de poste en poste et à marche forcée, les ordres et avis qu'il reçoit, et rapporter la réponse.

ART. 51

Lorsqu'un Cantonnier, muni des agrès nécessaires, est chargé de couvrir un train ou une portion de train arrêté sur la voie en dehors de la protection des signaux fixes, il doit, après avoir reçu les indications utiles du Conducteur du train, se porter à l'arrière au pas de course à la distance réglementaire et, en se conformant aux prescriptions de l'article 10, arrêter le premier train survenant pour renseigner les Agents de ce train.

Lorsqu'en se rendant à la distance réglementaire pour couvrir un train, un Cantonnier rencontre, sur son parcours, un poste de signaux fixes, il charge l'Agent du poste d'assurer la couverture ; puis le Cantonnier continue de se porter au pas de course à la distance réglementaire où il place des pétards. Si l'Agent du poste a donné au Cantonnier l'assurance que les signaux fixes fonctionnent bien et n'ont pas été

remis à voie libre depuis le passage du train arrêté, le Cantonnier retourne à son travail après qu'il a posé les pétards à la distance réglementaire.

Si l'Agent du poste n'a pu donner l'assurance visée plus haut, le Cantonnier reste chargé de la couverture.

Lorsque sur une ligne à service interrompu, le Conducteur du train a donné au Cantonnier, chargé de la couverture, l'assurance que ce train est le dernier de la journée et qu'il n'annonce aucune circulation extraordinaire, le Cantonnier doit, en assurant la couverture, se rendre au poste ou à la gare situé en deçà du point à couvrir et charger de la couverture l'Agent du poste ou le Chef de gare, en réveillant au besoin ce dernier au cas où cette gare est en service interrompu.

ART. 52

Sur toutes les lignes ou sections de lignes non exploitées par block-system les Chefs de Canton ou les Agents désignés pour les remplacer doivent, sauf les exceptions prévues ci-après à l'article 53, maintenir, au point où se trouve leur chantier, un intervalle de **10 minutes** entre les trains ou machines se succédant dans le même sens sur la même voie.

A cet effet, ils doivent, après le passage de chaque train ou machine, se tenir prêts à présenter le signal d'arrêt (drapeau rouge déployé le jour, lanterne à feu rouge la nuit) à tout train ou machine qui se présenterait dans le même sens, sur la même voie, à **moins de 10 minutes d'intervalle**.

Ils doivent, en outre, pour maintenir cet intervalle, faire usage de pétards dans les circonstances suivantes :

Le jour et la nuit, lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir distinctement les signaux à main à **100 mètres**, ainsi que dans les tunnels.

La nuit, en tout temps, lorsque, pour une cause quelconque, les lanternes ne peuvent pas rester allumées.

Dans ces deux cas, immédiatement après le passage de chaque train ou machine, le Chef de Canton ou son remplaçant place deux pétards au droit du chantier où il se trouve, mais à 25 mètres au moins du point où travaillent les hommes, sur la voie parcourue par le train ou la machine et les y laisse 10 minutes.

Au bout de 10 minutes, les pétards doivent être retirés.

S'il survient un train ou une machine dans cet intervalle de 10 minutes, les pétards écrasés sont remplacés immédiatement pour n'être retirés que 10 minutes après le passage ou le départ de ce train ou machine, et ainsi de suite.

ART. 53

Par exception, les dispositions de l'article 52 ne s'appliquent pas sur les parties de voies comprises entre les disques avancés de toute gare ou de tout autre point muni de signaux ; les Cantonniers n'ont aucun intervalle à maintenir entre les trains ou machines sur ces parties de voies.

ART. 54

Sur les lignes à double voie, en dehors des poteaux limites de protection des disques avancés des gares ou stations, les Cantonniers doivent faire des signaux d'arrêt à la main appuyés, autant que possible, par des pétards, à tout train ou machine circulant à contre-voie qui ne porte pas à l'avant, le jour un drapeau ou une plaque rouge, et la nuit un feu rouge.

Toutefois, ils doivent laisser passer sans les arrêter, si rien ne s'y oppose d'autre part, les trains et machines circulant à contre-voie sans porter les signaux indiqués ci-dessus, lorsqu'ils auront reçu notification que cette circulation a lieu en vertu d'un pilotage organisé par Avis-Circulaire.

Paris, le 12 Juillet 1923.

L'Ingénieur en Chef du Service de la Voie,
QUINQUET.

Vu et approuvé :
Le Directeur Général de la Compagnie,
M. MARGOT.

Approuvé par Décision Ministérielle du 30 Juillet 1923

4

24

v