

CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

# POUR ÉVITER LES ACCIDENTS

LISEZ ATTENTIVEMENT  
CETTE BROCHURE  
ET TENEZ COMPTE  
DES RECOMMANDATIONS  
QU'ELLE CONTIENT

CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

# POUR ÉVITER LES ACCIDENTS

LISEZ ATTENTIVEMENT  
CETTE BROCHURE  
ET TENEZ COMPTE  
DES RECOMMANDATIONS  
QU'ELLE CONTIENT

## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
OBSERVATIONS GÉNÉRALES. . . . .	4
I. CIRCULATION SUR LES VOIES PRINCIPALES..	5
II. CIRCULATION DANS LES GARES .. . . .	9
III. CIRCULATION DANS LES TRAINS.. . . .	13
IV. DIRECTION DES MANŒUVRES .. . . .	15
V. ACCROCHAGE ET DÉCROCHAGE DES VAGONS.	18
VI. MANŒUVRES .. . . .	21
VII. MANUTENTION .. . . .	29
VIII. APPAREILS DE LEVAGE.. . . .	32
IX. ENTRETIEN DES APPAREILS DE VOIE, DES SIGNALS, DU MATÉRIEL .. . . .	35

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Plusieurs Agents sont, chaque jour, victimes d'accidents du travail.

Un trop grand nombre de ces accidents sont imputables à l'insouciance, à l'inattention ou à l'imprudence.

Tout Agent soucieux de sa sécurité et de celle de ses camarades doit s'efforcer de porter remède à cet état de choses.

Un Agent consciencieux se doit de ne pas provoquer, par son laisser-aller coupable, un accident dont lui ou ses camarades pourraient être les victimes.

Ce n'est pas parce que rien de fâcheux n'est survenu au cours d'opérations irrégulières nombreuses qu'il faut se croire à l'abri. Il en est parfois ainsi souvent mais il suffit d'une seule fois pour payer « en bloc » l'erreur ou l'imprudence répétée.

Les Agents expérimentés notamment doivent se dire que ce serait encourir une grave responsabilité que de donner le mauvais exemple aux jeunes Agents, et une plus grave encore de les inciter, au mépris des règlements et des recommandations, à s'exposer au danger sans nécessité.

Ce petit livre n'a d'autre objet que de rappeler succinctement les règles les plus élémentaires de sécurité et de faire profiter le personnel d'une expérience souvent chèrement acquise.

Les Agents auront toujours intérêt à s'inspirer de ses conseils.

Il n'est pas possible de prévoir et de signaler aux Agents tous les actes imprudents qu'ils peuvent commettre, les risques et dangers variant suivant le temps, les lieux, les circonstances ; mais il importe que les Agents sachent bien qu'ils doivent veiller tant à leur propre sécurité qu'à celle de leurs camarades.

## I. - CIRCULATION SUR LES VOIES PRINCIPALES

### CE QUI EST INTERDIT :

Circuler sur les voies sans nécessité.

Marcher sur une voie dans le sens des trains : un train croiseur pourrait empêcher d'entendre le train qui surviendrait par derrière.

### Au passage d'un train :

- a) se garer sur une voie,
- b) traverser, pour se garer, la deuxième voie : un train croiseur peut surgir avant qu'on ait pu la franchir.

Traverser les voies immédiatement derrière un train en marche ou arrêté sans avoir la certitude qu'un train croiseur n'arrive pas sur l'autre voie.

Stationner sans nécessité auprès des fils de transmission d'énergie électrique.

### Travaux sur la voie :

Distraire, même momentanément, de la protection qu'il assure l'Agent chargé de veiller à la sécurité des ouvriers.

Quitter, après le passage d'un train, l'accotement où l'on s'est garé avant que le Chef d'équipe en ait donné le signal.

### CE QU'IL FAUT FAIRE :

Prendre, ou reprendre dès que possible, les chemins ordinaires pour se rendre à son travail ou en revenir.

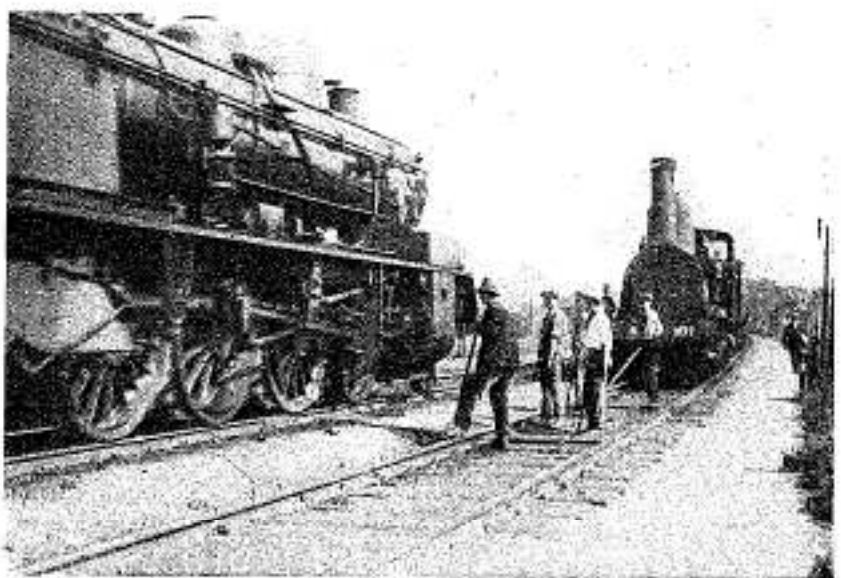
Si l'on est contraint de marcher sur la voie, circuler en sens contraire de la marche des trains, ce qui permet de les voir arriver.



Ne pas circuler sur la voie en tournant le dos au train.



Il faut circuler sur la voie en sens inverse du mouvement des trains.



Ne pas rester sur les voies à l'approche des trains ou machines.



A l'approche des trains ou machines, se porter sur l'accotement ou dans le fossé le plus voisin.

Porter des chaussures ayant des talons larges, aussi larges en bas qu'en haut, et à bouts carrés et non pointus, ces chaussures se prenant moins facilement dans les appareils de croisement ou de changement de voie. Porter de préférence des demi-bottes ou des souliers avec élastiques qui ont l'avantage de pouvoir être retirés rapidement s'ils se prennent entre les rails.

#### **Au passage d'un train :**

Se garer sur l'accotement le plus voisin et à plus de 1<sup>m</sup>50 du rail extérieur.

Sur un petit pont, se garer hors de l'ouvrage.

Sur un grand pont ou viaduc ou dans un tunnel, se réfugier dans les plateformes d'évitement ou niches spécialement aménagées, ou en cas de surprise, se coucher, le corps étendu, le long du garde-corps du pont, du viaduc ou de la paroi du tunnel, la tête tournée vers le train.

Dans les tranchées en courbe, redoubler de vigilance.

Regarder sur quelle voie s'avance un train qui siffle, pour éviter de se laisser surprendre par un mouvement à contre-voie (ou par un service temporaire de voie unique). Les machines qui circulent à contre-voie portent en général une plaque rouge ou un feu rouge.

Sur les lignes à voie unique, surveiller attentivement les deux directions, notamment dans les tranchées en courbe.

#### **Travaux sur la voie :**

Se tenir constamment sur ses gardes comme si un train devait brusquement survenir.

Etre attentif aux signaux des Mécaniciens et leur obéir.

Se conformer aux prescriptions réglementaires de protection pour le travail en groupe.

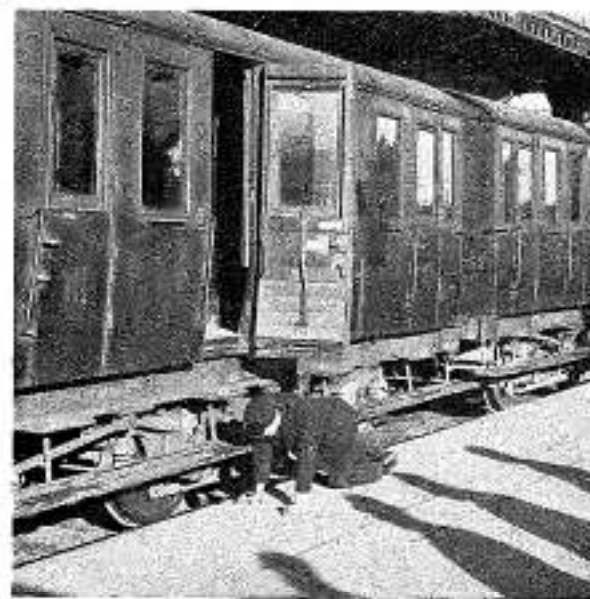
## **II. - CIRCULATION DANS LES GARES**

### *CE QUI EST INTERDIT :*

Marcher trop près du bord d'un quai en tournant le dos au train qui arrive, au risque d'être projeté à terre ou sous les roues du convoi par une portière ouverte ou un chargement déplacé.

Passer sans nécessité sur des appareils de voie et y poser le pied pour les franchir.

Traverser les voies devant les trains et les machines en marche, ou entre deux parties de train qu'on va réunir, ou immédiatement à l'arrière d'un train (ou de wagons en mouvement) sans se rendre compte des circulations qui peuvent venir en sens contraire sur les voies latérales.



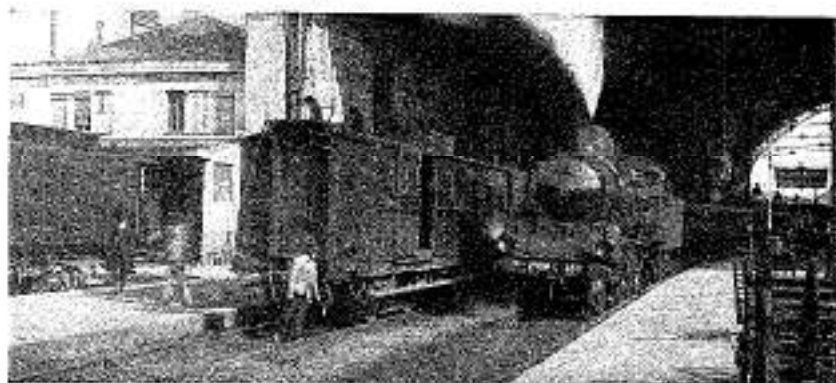
En circulant trop près d'une voie ou de la bordure d'un quai, on risque d'être violemment projeté à terre par une portière ouverte ou par un chargement dérangé ou par le convoi lui-même.



On risque d'avoir le pied coincé en le posant dans un appareil de voie pour le franchir.



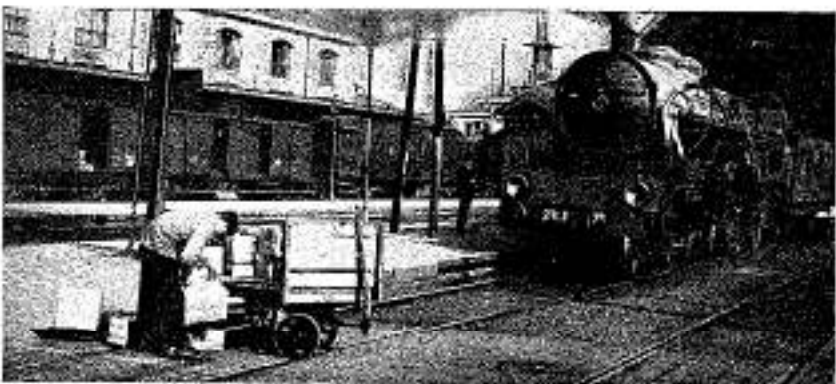
On doit enjamber les appareils des voies pour les franchir sans danger.



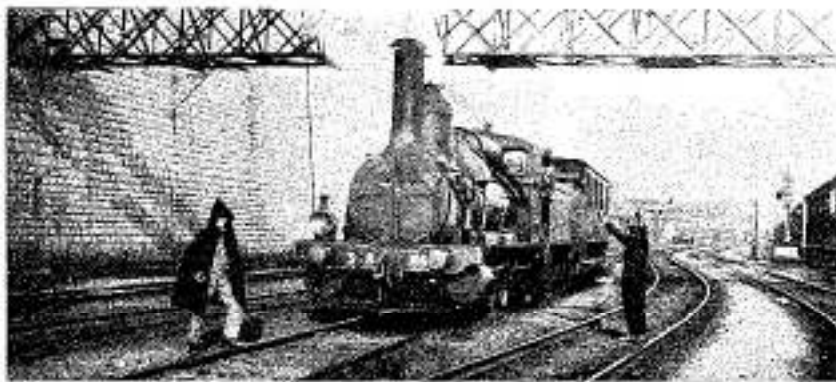
En traversant les voies immédiatement derrière un train, on s'expose à être écrasé par un train croiseur masqué par le premier.



En passant entre un wagon et un mur de quai, on s'expose à un accident grave si le wagon est mis brusquement en mouvement.



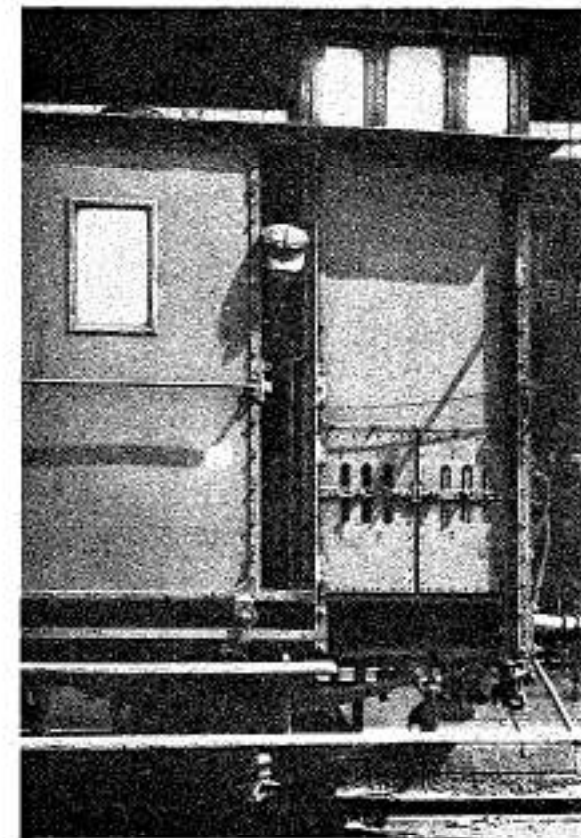
On s'expose à être écrasé par un train qui arrive en traversant tardivement les voies avec un chariot chargé de colis.



Ne pas circuler sur les voies avec un capuchon car on risque d'être écrasé par un train qu'on ne voit pas venir.

#### *CE QUI EST INTERDIT :*

- Se pencher sans nécessité à l'extérieur des voitures ou wagons au passage des ponts situés au-dessus des rails, ainsi qu'au passage des souterrains.
- Dans les véhicules à portes roulantes et sans taquets d'arrêt, passer la tête par la porte entr'ouverte ou placer les mains sur le montant des baies ouvertes.



L'Agent qui passe la tête par la porte entr'ouverte d'un fourgon sans avoir immobilisé cette porte à l'aide du loqueteau risque un accident grave.

- Traverser les voies avec une brouette ou un chariot chargé de colis à trop faible distance d'un train qui arrive.
- Passer entre un quai et des wagons circulant ou stationnant sur la voie du quai.
- Passer entre deux wagons si l'intervalle entre tampons est trop faible et si ces wagons risquent d'être mis en mouvement d'une façon quelconque.
- Porter un capuchon ou un parapluie masquant la vue pour circuler sur les voies.

#### *CE QU'IL FAUT FAIRE :*

- Redoubler d'attention pour la traversée des voies en raison des nombreux mouvements qui peuvent s'exécuter simultanément et des trains ou rames en manœuvre qui peuvent surgir inopinément de chaque côté.
- Éviter spécialement les rames en refoulement.
- Enjamber les appareils de voie et particulièrement les pointes de cœur pour les franchir, le pied pouvant rester coincé si on le pose sur l'appareil.
- Prendre garde, surtout la nuit, aux obstacles, aux fosses à piquer, aux fils de signaux, aux dispositifs de manœuvre des appareils de voie, aux tas de mâchefer, aux piquets, etc.
- S'assurer, avant de passer entre deux wagons, qu'aucune manœuvre ne risque de mettre les véhicules en mouvement.
- S'assurer, quand on franchit les voies en traversant des rames en stationnement, que des trains ou manœuvres ne surviennent pas, avant de s'engager sur les autres voies.
- Se tenir toujours en circulant le long des voies à plus de 1 mètre des bordures de quai ou à plus de 1<sup>m</sup>50 du rail extérieur.



### **Trains de ballastage :**

Se tenir debout sur les wagons au démarrage et en marche.  
Passer d'un wagon à l'autre d'un train en marche.  
Placer des planches sur les bords des wagons pour servir de siège.

### **Lorrays :**

Monter ou se tenir sur un lorry en marche.  
Tirer un lorry en marche en se tenant devant.

### **CE QU'IL FAUT FAIRE :**

Eviter, lorsqu'on prend place sur une machine, de se faire prendre un pied entre le tablier de la locomotive et le tender, notamment dans les courbes.  
S'il est nécessaire de se pencher à l'extérieur des voitures ou wagons au passage d'un pont ou d'un souterrain, ne le faire qu'avec la plus grande prudence.  
Immobiliser toute porte ouverte d'un véhicule à portes roulantes au moyen du loqueteau intérieur, lorsque ce véhicule en est muni.

### **Lorrays :**

Pousser les lorrays pour les faire circuler sur les voies en se plaçant à l'arrière ou sur les côtés, autant que possible derrière.

## **IV. - DIRECTION DES MANŒUVRES**

### **CE QUI EST INTERDIT :**

*A l'Agent commandant la manœuvre :*

Accrocher et décrocher lui-même les véhicules (s'il commande une manœuvre à la machine).  
Laisser l'Atteleur se placer d'avance entre les tampons du premier véhicule immobile s'il risque d'être serré lorsque le contact se produira soit en raison du type des véhicules, soit en raison de la nature du chargement, soit pour toute autre cause.  
Remettre un groupe de véhicules en mouvement après l'attelage tant qu'il reste un homme entre les véhicules.  
Manœuvrer à coups de tampons.  
Se servir de wagons en guise de bélier pour essayer de rectifier un chargement (de pièces de grande longueur).  
Exposer à un choc brutal les wagons dont le chargement est susceptible de se déplacer en longueur (grands bois, rails, balles de foin, paille, etc.).  
Exposer à un mouvement ou accoster, sans avoir prévenu le Mécanicien et le Chauffeur, une locomotive en stationnement.  
Provoquer de brusques accostages susceptibles de faire perdre l'équilibre aux Agents des machines, des fourgons ou des bureaux de la poste.  
Abandonner, à proximité des aiguilles, des véhicules engageant le gabarit d'une autre voie.

### **CE QU'IL FAUT FAIRE :**

*Pour l'Agent commandant la manœuvre :*

Renseigner aussi exactement que possible les Agents, y compris les Mécaniciens, sur les manœuvres à exécuter.

Faire répéter les signaux par des Agents désignés à cet effet s'ils ne peuvent être vus distinctement par le Mécanicien.

Si les deux groupes de véhicules à raccorder sont très rapprochés, ne commander le refoulement qu'après que l'Atteleur s'est placé entre les tampons du premier véhicule immobile.

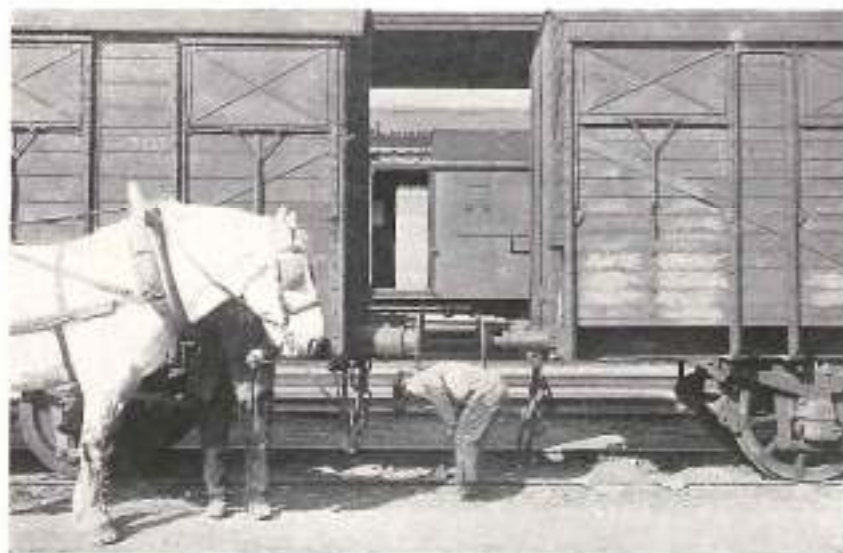
Porter son attention sur le type des véhicules à raccorder



En passant, pour accrocher, entre les tampons des véhicules trop rapprochés, on risque d'être pris entre les tampons si l'un des véhicules est mis en mouvement.

(notamment sur les véhicules étrangers) et sur leur chargement. S'assurer que l'Atteleur aura l'espace suffisant pour ne pas être serré entre les deux véhicules lorsque le contact se produira. Si cet espacement est insuffisant, soit en raison du type des véhicules, soit en raison de la nature du chargement, faire enrayer tout d'abord la tranche sur laquelle on doit refouler, donner l'ordre de refouler avec prudence et de laisser l'Atteleur

s'introduire entre les véhicules pour faire l'accrochage que lorsque ceux-ci sont complètement arrêtés et en contact. Ne laisser l'Atteleur s'introduire entre les tampons du premier véhicule immobile, s'il est à proximité d'une fosse à piquer, qu'après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher la tranche d'être refoulée. Faire marquer l'arrêt complet pour permettre aux Atteleurs de sortir d'entre les wagons.



Pour accrocher, se baisser de manière à passer en dessous des tampons.

Prévenir, au besoin, les Atteleurs de l'arrivée des trains croiseurs.

S'entendre avec l'Agent dirigeant la manœuvre à l'autre extrémité d'une voie à double entrée, avant de commencer un refoulement.

Prévenir les intéressés et faire cesser les opérations de chargement et de déchargement avant de commencer une manœuvre, afin d'éviter les accidents de personnes.

## V. - ACCROCHAGE ET DÉCROCHAGE DES VAGONS

### *CE QUI EST INTERDIT :*

Garder la capote-manteau pendant les opérations d'accrochage ou de décrochage des wagons.

Accoupler ou désaccoupler deux véhicules d'un train sur lequel fonctionne le chauffage par la vapeur sans avoir, au préalable, fermé le robinet d'arrêt de la conduite principale de chacun de ces véhicules.



On peut être blessé en se plaçant d'avance entre les tampons pour faire l'attelage des véhicules dont les soufflets sont décrochés. Attendre dans ce cas l'arrêt complet pour pénétrer entre les tampons.

### **Accrochage :**

Pénétrer entre les tampons de deux véhicules en mouvement.

Se placer entre les tampons du premier véhicule immobile, lorsque les véhicules refoulés sont près de toucher ceux qui sont au repos.

Se placer d'avance entre les tampons du premier véhicule immobile, toutes les fois qu'on risque d'être serré entre les véhicules soit en raison de leur type, soit en raison de la nature du chargement, soit pour toute autre cause.

Sortir d'entre les wagons avant l'arrêt.

Sortir sans nécessité d'entre les wagons, du côté opposé à l'Agent dirigeant la manœuvre.



Ne pas se tenir vis-à-vis des tampons car on risque d'être écrasé si l'une des rames est refoulée.

### **Décrochage :**

S'introduire entre les véhicules avant qu'ils soient complètement au repos.

### *CE QU'IL FAUT FAIRE :*

### **Accrochage :**

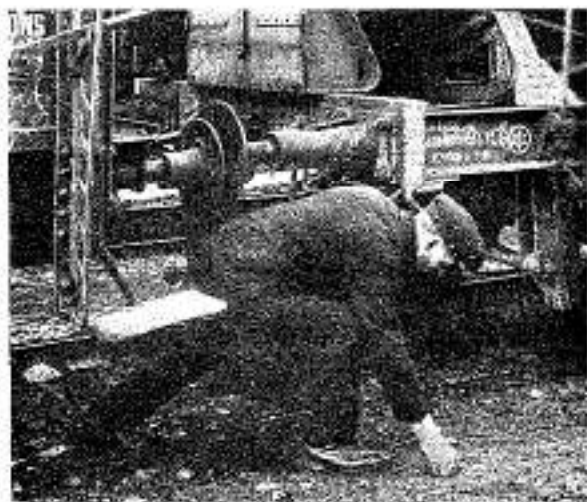
Se placer entre les tampons du wagon immobile.

Se placer avant l'accostage entre les tampons du premier wagon immobile et sans attendre au dernier moment.

Eviter de se faire serrer la main entre la maille du tendeur et le crochet de traction.

N'ouvrir les robinets de chauffage qu'après avoir accouplé les demi-accouplements.

Attendre que les véhicules soient complètement arrêtés et en contact pour s'introduire entre les tampons, toutes les fois qu'on risquerait d'être serré entre ces véhicules soit en raison de leur type, soit en raison de la nature du chargement, soit pour toute autre cause.



En sortant d'entre les wagons avant l'arrêt complet, on risque d'être renversé par un marchepied et écrasé par les roues.

Ne sortir des véhicules qu'après l'arrêt.

Sortir autant que possible du côté de l'Agent dirigeant la manœuvre.

Prendre garde, en sortant, à un train ou à une manœuvre pouvant arriver sur l'autre voie.

#### **Décrochage :**

Fermer les robinets de chauffage avant de désaccoupler.  
Eviter les atteintes des boules de tendeur.

## **VI. - MANŒUVRES**

### **CE QUI EST INTERDIT :**

Tirer sur les tampons pour mettre un véhicule en mouvement.

Appuyer les épaules ou les mains sur les tampons pour pousser des véhicules qui sont suivis ou peuvent être suivis d'autres véhicules en mouvement.



Ne pas s'appuyer aux tampons pour pousser un véhicule qui peut être suivi par d'autres véhicules en mouvement, car on risque d'être écrasé entre les tampons.

Se placer entre les véhicules à l'intérieur des tampons pour aider à pousser une rame de wagons.

Pousser les wagons en plaçant la main sur le chemin de roulement des galets de porte, ou dans l'encadrement d'une porte ouverte ou en prenant appui sur une porte restée ouverte à moins que ces véhicules ne soient pourvus de taquets d'arrêt placés dans la position où ils immobilisent les portes.

Appuyer les mains, pendant les manœuvres, sur le haut de la caisse des wagons tombereaux munis de barres faîtières.

Agir avec les pieds sur les leviers de freins, à moins que les wagons ne soient munis du côté du levier du frein d'un marchepied, d'une palette et d'une main courante.

Introduire une barre d'enraiment ou autre pièce de bois dans les roues d'un wagon pour l'arrêter.



On risque de tomber sous un véhicule en mouvement dépourvu de marchepied en s'y tenant accroché, si les pieds glissent de leur appui.

Se tenir sur la barre d'écartement des essieux des véhicules en mouvement pour se transporter d'un point à un autre.

S'accrocher à un véhicule sans marchepieds en posant les pieds sur les boîtes à graisse ou autres pièces saillantes.

S'abriter sous un wagon ou s'y adosser.

Rester devant un heurtoir vers lequel refoule une rame.

Se tenir ou passer sur les crochets de traction, les tampons ou la toiture des véhicules en mouvement.

Se tenir sur des bâtons introduits : soit entre les faux tampons et les barres d'attelage, soit entre les leviers

de frein et les plaques de garde, soit dans les poignées de ces leviers.

Se tenir sur le marchepied d'un véhicule en mouvement s'il n'y a pas moyen de s'y tenir solidement.

Se tenir sur les marchepieds des machines ou des véhicules lorsqu'ils passent sous un gabarit ou circulent le long des quais à marchandises ou des bâtiments dont les murs sont contigus aux voies.



En s'asseyant sur le marchepied d'un véhicule en mouvement, on risque de se briser les jambes contre un obstacle.

S'asseoir sur le marchepied d'un véhicule en mouvement en laissant pendre les jambes.

Monter sur une machine ou sur un véhicule, ou en descendre, lorsque leur vitesse est supérieure à celle d'un homme marchant au pas.

Sauter d'un véhicule à un autre si ces véhicules ne sont pas tous deux au repos.

Porter un capuchon pendant les manœuvres.

S'approcher avec une lumière d'un liquide ou d'une matière pulvérulente s'échappant d'un wagon, d'un fût ou d'un colis quelconque.

Se tenir (Agents autres que les Agents des trains et ceux chargés des manœuvres) sur les marchepieds des véhicules en mouvement ; y monter ou en descendre même lorsque leur mouvement est lent.

#### **Manœuvres de wagons à la plaque :**

Stationner, pour quelque cause que ce soit, sur une plaque tournante en mouvement.



En se tenant trop près des tampons du wagon voisin d'un wagon tournant sur plaque, on s'expose à être serré au cours de la manœuvre entre les tampons des deux véhicules.

Rester trop près des véhicules se trouvant à proximité immédiate du wagon qui tourne.

#### **Cabestans :**

Arrêter les wagons à l'aide du cabestan.

Se servir d'un câble qui présenterait un nœud sur sa longueur.

Mettre les mains sur la partie du câble enroulée autour de la poupée du cabestan pendant que celui-ci est en marche.

Se tenir sans nécessité à proximité d'un câble ailleurs qu'aux extrémités.

Se placer entre le câble et la voie où circulent les wagons manœuvrés.

Enjamber un câble en traction.



En restant sur le chemin parcouru par un chariot, on risque d'avoir les pieds fauchés par les lames à ressort.

Caler un wagon au cours de l'exécution de la manœuvre pendant que le câble est tendu pour le tirage.

#### **Chariot :**

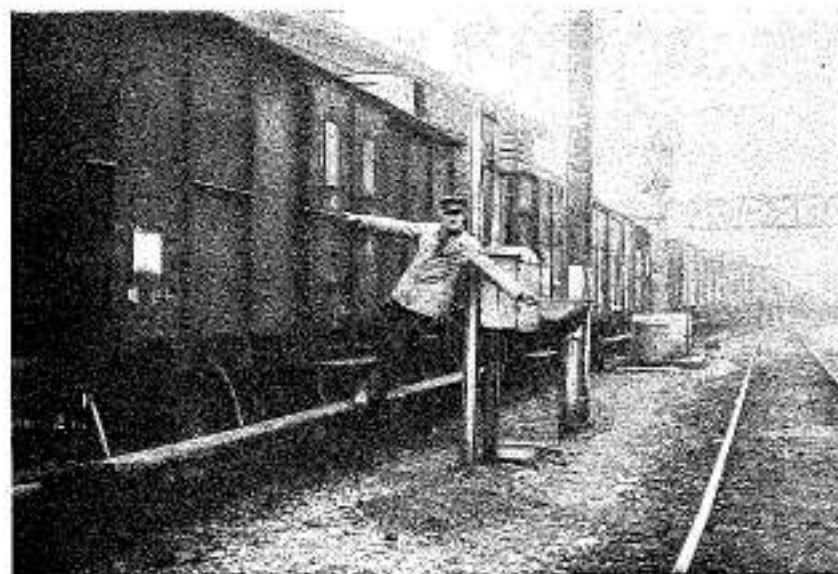
Se tenir trop près d'un chariot à niveau en mouvement et notamment près des lames à ressort.

#### **Manœuvres à la gravité :**

Accrocher un wagon dont la vitesse n'est pas suffisamment amortie.

### **CE QU'IL FAUT FAIRE :**

- Prendre garde, en circulant, aux pointes de cœur et autres appareils de voie pour éviter de s'y prendre les pieds.
- Eviter de stationner près du purgeur d'une locomotive au risque d'être brûlé par un jet de vapeur.
- S'assurer qu'un frein à main qu'on va avoir à manœuvrer fonctionne bien.
- Serrer à bloc les freins à main des wagons abandonnés sur les voies en pente. Embarrer quand c'est nécessaire.



Quand on se tient sur un marchepied, on peut être écrasé contre un obstacle si l'on se penche en regardant vers l'arrière.

- S'assurer, avant de prendre place sur un marchepied, qu'il est en bon état et qu'on ne pourra être atteint par un obstacle au cours du déplacement.
- Accompagner à pied les wagons munis d'un frein à levier et serrer ce frein avec la main lorsque ces wagons n'ont ni marchepied, ni palette, ni main-courante.

### **Manœuvres par chevaux :**

- Faire circuler le cheval dans l'entrevoie.
- Empêcher le cheval de poser le pied sur les croisements, aiguilles, contre-rails.
- Accrocher la chaîne au palonnier dès qu'on l'a décrochée du wagon.
- Si l'on ne peut décrocher un wagon qui continue à rouler, dégager le cheval en détachant le crochet du palonnier.
- Prendre des précautions au passage des trains ou rames en manœuvres.

### **Manœuvres de wagons à la plaque :**

- Amener doucement les véhicules sur la plaque, en raison de la différence de niveau entre les rails.



L'Agent qui abandonne un véhicule engageant le gabarit d'une autre voie, risque de faire écraser un camarade se tenant, en cours de manœuvre, sur le marchepied d'un wagon en mouvement.

Terminer lentement la rotation et poser le pied sur la main d'arrêt quand elle arrive en face de l'entaille destinée à l'immobiliser.

### **Cabestans :**

S'assurer du bon état du câble de traction et faire remplacer immédiatement tout câble avarié. La réparation des câbles doit toujours être faite au moyen d'épissures.

Utiliser toutes les fois qu'il est possible des poupées de renvoi au lieu de tirer directement les wagons.

Se tenir à une distance suffisante du câble pour que, en cas de rupture de celui-ci, on ne soit atteint par le brin devenu libre.

### **Manœuvres à la gravité :**

Poser le sabot-frein à temps pour éviter d'être atteint par le wagon.

Dégager avec précaution les sabots pris entre une roue et le rail en évitant de se placer sur la voie.

Observer tout particulièrement en se déplaçant dans le faisceau les mouvements provenant de la bosse de gravité.

## **VII. - MANUTENTION**

### **CE QUI EST INTERDIT :**

Tirer les chariots à trois roues au lieu de les pousser.

Se faire transporter sur des chariots pleins ou vides lancés sur des quais en pente.

Placer contre la porte d'un wagon un chargement susceptible de tomber à l'ouverture de la porte.

Placer des marchandises destinées à être chargées dans un train trop près du bord du quai d'arrivée de ce train.

Arrimer, étiqueter, bâcher des wagons en marche.

Tirer sur les garcettes des bâches pour les tendre.



Il ne faut pas tirer sur les garcettes des bâches pour les tendre, car elles peuvent se rompre et on risque de faire une chute dangereuse.

Laisser traîner des engins de manutention, des chaînes, prolonges, bâches, etc., qui pourraient provoquer des chutes dangereuses.

Fermer une porte de wagon en plaçant la main sur le chemin de roulement de la porte ou sur le montant du wagon.

Ouvrir une porte en introduisant les doigts dans le treillage protégeant les carreaux.

Remettre en place avec un levier une porte dérailée, si elle n'est pas maintenue solidement par le haut.



Poser les pieds sur la tige des tampons au lieu de les placer sur les faux tampons.



On risque de se faire écraser les pieds lorsqu'un refoulement se produit si on les pose sur les tiges des tampons au lieu de les placer sur les faux tampons.

#### *CE QU'IL FAUT FAIRE :*

- Manipuler avec précaution les colis lourds et toujours à l'aide d'engins appropriés, en bon état : brouettes, diables, poulains, etc. Ranger ces engins après emploi.
- Fixer les ponts de chargement par leurs griffes en évitant de les laisser retomber sur ses pieds ou ceux des camarades.
- Répandre sur les ponts de chargement de la cendre ou sciure de bois s'ils sont humides ou recouverts de givre ou verglas.
- Prendre garde aux pointes et feuillards qui ressortent des caisses, causant des blessures très fréquentes, souvent avec complications.

En laissant retomber une lourde caisse, éviter de se laisser prendre les doigts, à terre, contre la paroi du wagon, contre une autre caisse, etc.

Ouvrir avec précaution les wagons-écuries munis d'une porte se rabattant pour servir de pont.

Faire attention de ne pas s'enfoncer dans les doigts ou les mains des échardes de bois en manipulant des caisses, des planches, des bois, etc.



En laissant retomber un pont de chargement, prendre garde de ne pas le recevoir sur les pieds.

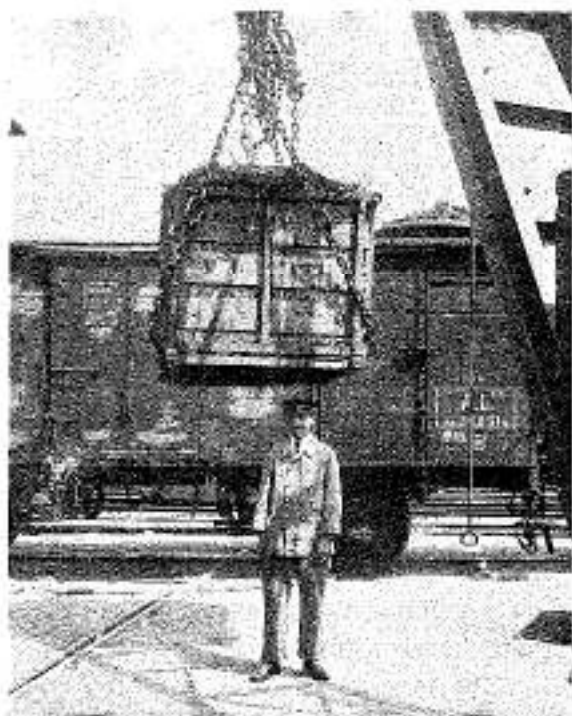
- S'assurer du contenu des récipients détériorés ou présentant des fuites, le liquide pouvant être corrosif ou dangereux.
- Décharger avec attention les pièces de grande longueur. Si l'on peut laisser glisser des poutrelles, rails, mardriers, etc., les Agents chargés du rangement à terre devront s'écarter chaque fois.
- Manœuvrer de concert et « au commandement » pour éviter les accidents.
- Quand on traverse des voies avec des pièces de grande longueur, notamment des échelles, s'assurer que ces objets ne peuvent pas être atteints par des mouvements circulant sur des voies voisines ; tenir de préférence ces objets parallèlement aux voies.
- Arrimer les marchandises en tas bien conditionnés, pour éviter que le moindre choc n'en provoque la chute.

## VIII. - APPAREILS DE LEVAGE

### *CE QUI EST INTERDIT :*

Soulever des fardeaux d'un poids supérieur à la force inscrite sur l'appareil.

Se placer sous les fardeaux suspendus aux grues de chargement, pendant la manœuvre des appareils.



En restant sous un fardeau, on peut être écrasé si une rupture de chaîne se produit.

Abandonner sans nécessité une charge suspendue à l'appareil.

Placer les mains sur les parties mobiles ou les engrenages pendant la manœuvre.

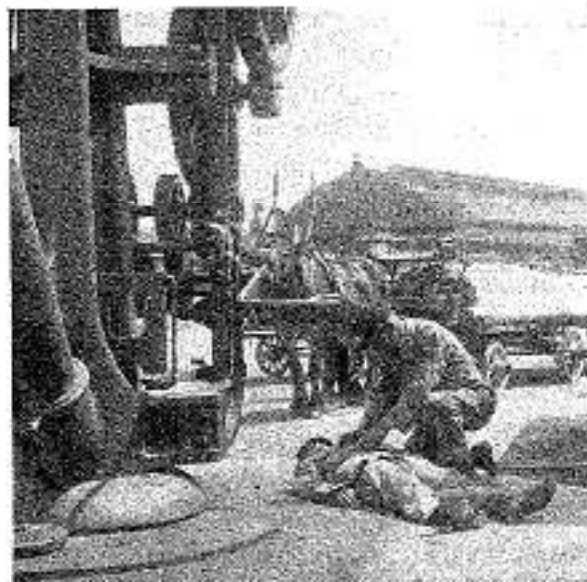
Chercher à rattraper une manivelle en cas de rupture d'un cliquet de retenue.

Dévirer au frein un fardeau, lorsque les manivelles ne peuvent être débrayées ou avant qu'elles aient été débrayées.

Rabattre le déclic sur le rochet pendant que la charge dévire.

Graisser la poulie du frein, ce qui pourrait annuler la puissance du frein.

Se tenir près d'une manivelle de grue ou de cric sans nécessité.



En se tenant sans nécessité près d'une manivelle de grue, on s'expose à un accident grave en cas de brusque dévirage.

### *CE QU'IL FAUT FAIRE :*

Confier la manœuvre de l'engin à un Agent la connaissant parfaitement.

Se conformer strictement aux indications spéciales portées sur les engins, notamment pour les grues à vapeur.

Manœuvrer lentement pour pouvoir arrêter, et régulièrement pour éviter de brusques arrêts susceptibles de provoquer des ruptures.

Placer les hommes aidant la manœuvre hors du champ d'action des pièces mobiles (manivelles).

S'assurer que le frein à tambour de la grue est en bon état. Avant de descendre la charge, s'assurer que le décliq, quand il y en a un, a été enlevé de son rochet et qu'il a été convenablement relevé.

Dans le cas de descente au frein, régler l'action du frein de façon à éviter les variations de vitesse. Le frein doit toujours être tenu par le Chef de la manœuvre qui, pendant la descente, doit rester maître de la vitesse.

Quand les manivelles ne sont pas débrayables, descendre les charges en dévirant les manivelles à la main qu'il y ait un frein ou non. S'il y a un frein l'Agent dirigeant la manœuvre doit se tenir à sa portée de façon à pouvoir le serrer immédiatement au cas où ce serait utile.

Se servir de cordes, élingues, chaînes en bon état et vérifier que les chaînes de traction ne sont pas nouées.

S'assurer, avant de soulever un fardeau, qu'il est bien dégagé des marchandises avoisinantes et qu'aucun objet n'est resté sur le fardeau.

Descendre les charges pour rectifier les amarrages en cas de glissement des chaînes ou cordages.

Protéger les cordages contre les arêtes vives pouvant les couper.

Relever, après usage, le crochet de la grue à une hauteur suffisante pour éviter d'atteindre un objet quelconque.

#### **Cries :**

Appuyer solidement le pied et la tête du cric pour éviter tout glissement pendant le levage.

Interposer un morceau de bois entre la tête d'un cric et la pièce métallique sur laquelle on prend appui, pour éviter les glissements.

Maintenir le cliquet du cric en contact avec le rochet pendant la montée.

Sauf urgence, dévirer lentement en tenant la poignée pour la descente.

## **IX. - ENTRETIEN DES APPAREILS DE VOIE, DES SIGNAUX, DU MATÉRIEL**

### **CE QUI EST INTERDIT :**

Se tenir près d'un pétard qui va exploser (les projections peuvent aller jusqu'à 30 mètres).

Engager la main ou le pied, pour graisser ou entretenir un appareil, entre la lame d'aiguille et le rail.



En introduisant la main entre une lame d'aiguille et le rail pour nettoyer ou graisser, sans s'être assuré que l'aiguille ne peut être manœuvrée, on s'expose à avoir la main écrasée.

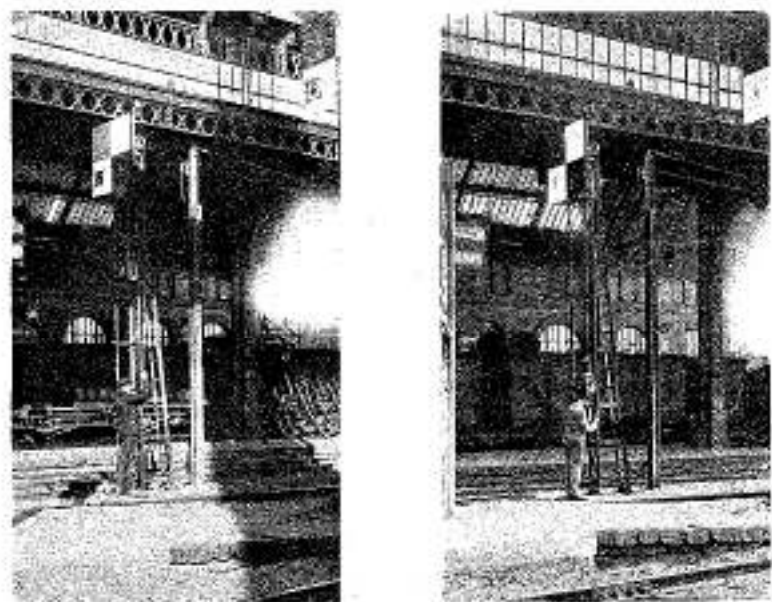
Placer contre un signal une échelle qui pourra être atteinte par le déplacement d'un contrepoids en cas de manœuvre du signal.

Enlever un drapeau ou un feu sans être certain qu'il ne protège pas des Agents au travail.

Couper la queue d'un pétard, ce qui pourrait en provoquer l'explosion.

Engager le doigt dans un trou, un verrou, une articulation pour s'assurer d'une connexion.

Se placer, pour la manœuvrer, sous une lanterne de signal qui peut tomber sur l'Agent en cas de rupture de chaîne ou de câble.



Ne pas se tenir sous la lanterne, car la chaîne peut casser.

#### *CE QU'IL FAUT FAIRE :*

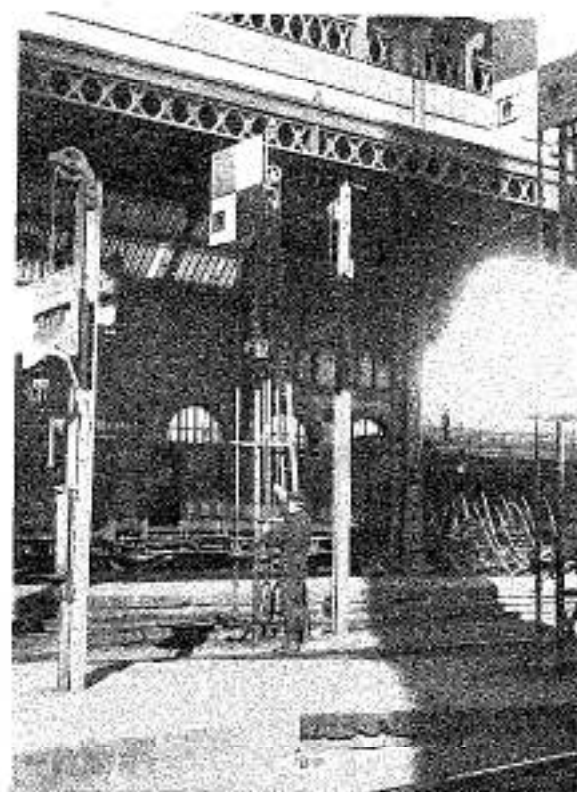
Pour remplacer un pétard ou entretenir et graisser les aiguilles ou signaux, se concerter avec l'Agent chargé de la manœuvre de l'appareil ou prendre les précautions utiles pour empêcher un tiers d'actionner ces appareils. Prendre les dispositions utiles pour éviter d'être surpris par un mouvement quelconque en cours de travail. Éviter de placer une échelle trop près du gabarit.

Pour placer un signal de queue à une rame près d'un heurtoir, s'assurer qu'un refoulement ne se produira pas.

Prendre garde aux trains en procédant à l'allumage des signaux de position d'aiguilles.

Placer un drapeau rouge ou une lanterne à feu rouge en tête de la rame où un véhicule doit être réparé. Placer des signaux d'arrêt à chaque extrémité si l'accostage peut se produire des deux côtés.

Dans le cas où des pétards doivent être placés sur les rails, prévenir les personnes qui peuvent se trouver à proximité, dans un rayon d'une trentaine de mètres.



Se tenir légèrement à l'écart pour monter ou descendre la lanterne.

I M P  
MARÉCHAL  
P A R I S