

Tirage de 1939.

CHEMINS DE FER
DE
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

RÈGLEMENT

POUR LES

GARDE-BARRIÈRES

1899

CHEMINS DE FER

DE

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SERVICE DE LA VOIE

RÈGLEMENT

POUR LES

GARDE-BARRIÈRES

1899

Approuvé par Décisions ministérielles des 21 Mai 1898 et 14 Juin 1899

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE MAULDE ET RENOU

144, Rue de Rivoli, 144.

RÈGLEMENT

POUR LES

GARDE-BARRIÈRES

SOMMAIRE

| | | |
|---|--------------|--------|
| CHAPITRE I. — ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉ | Art. 1 à 3 | Page 1 |
| CHAPITRE II. — CLASSIFICATION ET RÉGIME DES PASSAGES A NIVEAU.. | Art. 4 à 13 | — 2 |
| CHAPITRE III. — MANŒUVRE DES BARRIÈRES, SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU..... | Art. 14 à 26 | — 5 |
| CHAPITRE IV. — PROTECTION DES TRAINS | Art. 27 à 37 | — 11 |
| CHAPITRE V. — ENTRETIEN DES PASSAGES A NIVEAU, OCCUPATIONS DIVERSES, MESURES D'ORDRE. | Art. 38 à 42 | — 18 |

RÈGLEMENT

POUR LES

GARDE-BARRIÈRES

CHAPITRE PREMIER

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉ

ARTICLE PREMIER.

Les attributions des Garde-barrières comprennent :

La manœuvre des barrières, la surveillance des bestiaux et des voitures traversant le chemin de fer et l'entretien du passage à niveau ;

La protection éventuelle, au moyen de signaux à main, des trains circulant sur la ligne.

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

ART 2.

Les Garde-barrières relèvent directement des Chefs de District. Ils doivent obéissance, pour tout ce qui a rapport à leur service, à l'Ingénieur de l'Arrondissement, aux Chefs de Section, aux Chefs de District, et, dans certains cas déterminés, aux Surveillants de la Voie et Chefs de Canton, ainsi qu'aux Chefs de gare et Agents des trains.

ART. 3.

Les Garde-barrières 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.

CHAPITRE II

CLASSIFICATION ET RÉGIME DES PASSAGES A NIVEAU

ART. 4.

En exécution de l'arrêté ministériel du 30 Mai 1892, les passages à niveau sont divisés en cinq catégories, dont la classification et le service sont réglés par un arrêté préfectoral affiché en permanence à tout passage.

Les Agents doivent se rendre compte des catégories auxquelles appartiennent les passages à niveau qu'ils sont chargés de surveiller et des conditions de service de ces passages.

ART. 5.

Sur toutes les lignes, le service est divisé en **Service de jour** et **Service de nuit**. Sauf exception, le service de jour commence à 6 heures du matin et finit à 9 heures du soir ; le service de nuit commence à 9 heures du soir et finit à 6 heures du matin.

ART. 6.

Passages à niveau de 1^{re} catégorie.

Pendant le service de jour, les barrières de ces passages à niveau restent habituellement ouvertes. Elles sont fermées lorsqu'un train est en vue ou attendu.

Pendant le service de nuit, elles sont habituellement fermées et sont ouvertes à la demande des passants.

L'Agent (homme ou femme) chargé de manœuvrer les barrières doit être constamment à portée du passage.

ART. 7.

Passages à niveau de 2^e catégorie.

Les barrières sont manœuvrées soit directement par un Agent (homme ou femme) logé dans une maison contiguë au passage, soit à distance par le Garde du passage voisin.

Pendant le service de jour : 1^o sur les lignes à très grande circulation de trains, les barrières sont habituellement fermées ; elles sont ouvertes à la demande des passants ; 2^o sur les lignes à moyenne ou à faible circulation de trains, les barrières sont habituellement ouvertes ; elles sont fermées lorsqu'un train est en vue ou attendu.

Pendant le service de nuit, les barrières sont habituellement fermées sur toutes les lignes.

L'Agent chargé de leur manœuvre est tenu de répondre à l'appel de toute personne qui en demande l'ouverture.

ART. 8.

Passages à niveau de 3^e catégorie.

Ils sont habituellement fermés jour et nuit, et ouverts, à la demande des passants, par l'Agent (homme ou femme) logé dans la maison contiguë

au passage à niveau ou, si les barrières sont manœuvrées à distance, par le Garde du passage voisin.

ART. 9.

Passages à niveau de 5^e catégorie.

Ces passages à niveau sont munis de portillons qui se referment par leur propre poids.

Ils sont tantôt isolés et tantôt accolés à des passages d'autres catégories gardés ou non.

Dans tous les cas, les piétons ouvrent eux-mêmes les portillons et franchissent les voies à leurs risques et périls.

ART. 10.

Par dérogation aux dispositions des articles 7 et 8 ci-dessus, les barrières manœuvrées à distance peuvent rester habituellement ouvertes entre le lever et le coucher du soleil dans les limites du service de jour, s'il en est ainsi ordonné par l'arrêté de classement du passage. En temps de brouillard, ces barrières sont habituellement fermées et sont ouvertes à la demande des passants.

ART. 11.

Sur les lignes où la circulation des trains est régulièrement suspendue pendant une partie de la nuit les barrières des passages à niveau des 1^{re}, 2^e et 3^e catégories restent ouvertes, sauf les exceptions autorisées par l'Administration, entre le dernier train du soir et le 1^{er} train du matin.

La voie de fer, dans le même intervalle de temps, peut être fermée, sur certaines lignes ou parties de lignes, par les barrières mêmes ou par une clôture spéciale, suivant des ordres particuliers pour chaque passage à niveau.

ART. 12.

Par dérogation aux prescriptions des articles 6, 7 et 8 ci-dessus, sur les lignes à faible circulation de trains, l'arrêté de classement peut autoriser la Compagnie à maintenir les barrières des passages à niveau des trois premières catégories habituellement ouvertes, soit de nuit, soit de jour. Dans ce cas, elles sont fermées lorsqu'un train est en vue ou attendu.

ART. 13.

L'arrêté de classement peut également, sur les lignes à faible circulation de trains, autoriser la Compagnie à maintenir les barrières des passages à niveau des trois premières catégories non gardées dans l'intervalle des passages des trains réguliers ou annoncés, soit de nuit, soit de jour.

CHAPITRE III

MANŒUVRE DES BARRIÈRES SERVICE DES PASSAGES A NIVEAU

ART. 14.

Lorsque l'ouverture d'une barrière est demandée, l'Agent chargé de la manœuvre doit s'assurer que les voies pourront être traversées avant l'arrivée d'un train. A cet effet, il se porte sur le côté de la ligne d'où la vue s'étend le plus

loin dans la direction du train attendu, puis il ouvre, s'il y a lieu, les barrières en commençant par celle de sortie, et les referme immédiatement.

Il doit refuser d'ouvrir lorsqu'un train est en vue à moins de 2 kilomètres, ou lorsque son arrivée immédiate a été annoncée, soit par la corne d'appel du Garde voisin, soit par tout autre moyen.

En cas de fort brouillard, lorsqu'un train est attendu, le Garde ne peut ouvrir les barrières sur la demande des personnes occupant une voiture ou une automobile qu'autant que celles-ci ont traversé le chemin de fer à pied. Le conducteur fait ensuite passer la voiture (1).

Aux passages à niveau manœuvrés à distance où la demande d'ouverture se fait au moyen de sonnettes, l'Agent chargé de la manœuvre doit, avant de refermer la barrière, en avertir par plusieurs coups de sonnette.

ART. 15.

Les barrières de passages à niveau qui sont habituellement ouvertes doivent être fermées cinq minutes avant l'heure réglementaire du passage des trains réguliers ou annoncés; on les rouvre immédiatement après le passage de ces trains.

Pendant qu'elles sont fermées, leur ouverture, lorsqu'elle est demandée, a lieu dans les conditions et conformément aux prescriptions de l'article précédent.

A certains passages à niveau, munis de barrières oscillantes avec treuil, et qui sont spécialement désignés par un Ordre de Service soumis à l'homologation du Ministre des Travaux Publics, le Garde peut, lorsque la circulation routière est intense, laisser ses barrières ouvertes pendant la période d'attente des trains visée au premier alinéa du présent article; il doit alors se tenir en permanence à côté du treuil et se mettre en mesure de fermer ses barrières à tout instant et au plus tard au moment où l'arrivée immédiate d'un train lui est annoncée, soit par un avertisseur, soit par tout autre moyen.

ART. 16

Les passages à niveau situés à moins de 300 mètres au delà du point de stationnement d'un

(1) Arrêté ministériel du 15 Septembre 1910.

train dans une gare, doivent être fermés cinq minutes avant l'arrivée de ce train à la gare, à moins que cette dernière ne soit **gare d'arrêt général**.

Pendant que les barrières sont fermées, leur ouverture, lorsqu'elle est demandée, a lieu dans les conditions et conformément aux prescriptions de l'article 14.

ART. 17.

Les barrières des passages à niveau peuvent être rouvertes devant un train en stationnement si la durée du stationnement le comporte, mais seulement après que le train est complètement arrêté.

ART. 18.

Aux passages à niveau dont le gardiennage est suspendu dans l'intervalle des trains réguliers ou annoncés dans les cas prévus à l'art. 13 ci-dessus, l'Agent, après le passage d'un train, ouvre ses barrières, puis il cesse son service, à moins que le train ne soit dédoublé, auquel cas il continue son service jusqu'au passage du train supplémentaire. Dans tous les cas, il reprend son service dix minutes avant l'heure réglementaire du passage du train régulier ou annoncé suivant.

ART. 19.

Sur les lignes à service permanent, s'il existe un Garde de nuit attaché au passage à niveau, chacun des Garde-barrières de jour et de nuit ne doit se retirer qu'après avoir remis le service à son collègue.

S'il n'existe pas de Garde de nuit, il suffit qu'avant de se retirer à l'heure prescrite, le

Garde-barrières se soit assuré que les barrières sont bien fermées à clef.

Les prescriptions des deux alinéas qui précèdent sont applicables sur les lignes à service de trains suspendu pendant une partie de la nuit, lorsque le passage à niveau doit être maintenu fermé durant cette suspension.

Sur les lignes de cette dernière catégorie, lorsque le passage à niveau doit être maintenu ouvert durant la suspension du service des trains, le Garde-barrières ou le mari de la femme Garde-barrières, ou cette dernière à défaut de son mari, est tenu :

1° De veiller jusqu'après le passage du dernier train régulier ou annoncé, pour ensuite ouvrir le passage à niveau et poser en travers du chemin de fer, s'il y a lieu, la clôture spéciale ;

2° D'enlever cette clôture et de refermer ses barrières *dix minutes* avant l'heure réglementaire de passage du premier train régulier ou annoncé du matin.

Toutefois, lorsque le dernier train a lieu à une heure trop avancée de la nuit, ou bien encore lorsque le premier train passe de trop grand matin, la femme Garde-barrières et son mari peuvent être suppléés, dans les limites indiquées par une consigne spéciale du passage à niveau, par un garde de nuit, un Cantonnier ou toute autre personne spécialement désignée à cet effet.

ART. 20.

Pendant toute la partie de la nuit où il y a des mouvements de trains, et tant que les barrières sont maintenues fermées, les passages à niveau de 1^{re} catégorie sont éclairés de deux feux et ceux de 2^e catégorie d'un feu.

Les passages de ces deux catégories, situés sur des lignes où la circulation des trains est régulièrement suspendue pendant une partie de la nuit, peuvent ne pas être éclairés pendant la durée de cette suspension, lorsque leurs barrières restent ouvertes.

Les passages des autres catégories ne sont pas éclairés, à moins de prescriptions spéciales.

Les lanternes sont allumées sitôt que le jour baisse. — Si elles ont dû être maintenues allumées toute la nuit, ou rallumées avant la fin de la nuit pour la reprise du service des trains, les lanternes ne sont éteintes qu'au grand jour.

ART. 21.

Les hommes Garde-barrières à qui est confiée pendant le service de jour ou pendant le service de nuit la surveillance des passages à niveau exceptionnellement fréquentés, ne doivent pas s'éloigner de leurs barrières.

Ils surveillent le passage des bestiaux et des voitures, de façon à empêcher les encombrements ou à faire sortir les animaux qui pourraient s'engager sur la voie. Ils doivent redoubler d'attention quand le moment approche de fermer les barrières.

ART. 22.

Ils veillent à ce qu'aucun étranger ne quitte la voie publique pour suivre le Chemin de fer et circuler à l'intérieur de ses clôtures.

ART. 23.

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 :

Les Maires et Adjoint, les Commissaires de police, les Officiers de gendarmerie, les Gendarmes et autres Agents de la force publique, les Préposés aux Douanes, aux Contributions indirectes et aux Octrois, les Gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

Les mêmes droits appartiennent, sous les mêmes réserves, dans les limites de leurs circonscriptions respectives, aux Préfets et Sous-Préfets, aux Généraux de division ou de brigade commandant des divisions ou subdivisions territoriales, aux Procureurs généraux et à leurs Substituts, aux Procureurs de la République et à leurs Substituts, aux Juges d'instruction et aux Juges de paix.

ART. 24.

Les femmes Garde-barrières sont autorisées, pendant la durée de leur service, à vaquer aux soins de leur ménage, à la condition de ne pas s'éloigner de leur poste.

Elles peuvent se faire suppléer par leur mari, toutes les fois que celui-ci n'est pas de service, ainsi que par leurs enfants, âgés de plus de 15 ans, ou par toute autre personne, pourvu qu'elles aient obtenu à cet égard l'agrément du Chef de District.

ART. 25.

A l'approche des trains, les Garde-barrières, hommes ou femmes, doivent sortir de leur maison pour se placer bien en vue près de leurs barrières ou devant leur porte : ils doivent présenter leur drapeau roulé ou leur lanterne allumée, et se tenir prêts à se conformer, le cas échéant, aux prescriptions de l'art. 27 et 30 ci-après.

ART. 26.

Lorsqu'il existe un pont à proximité du passage à niveau, les Garde-barrières doivent, autant que possible, y faire passer les bestiaux et les petites voitures.

CHAPITRE IV

PROTECTION DES TRAINS

ART. 27.

Dès que les trains sont en vue, les Garde-barrières doivent en observer la marche avec la plus grande attention, 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. 27 bis.

Sur les lignes à double voie, en dehors des limites des gares ou des stations à service restreint, c'est-à-dire en dehors des poteaux limites de protection des disques rouges ou à défaut de disques rouges suivis de poteaux-limites, en dehors des signaux d'entrée (carrés ou sémaphores) des dites gares ou stations à service restreint, les garde-barrières doivent faire des signaux d'arrêts à la main, à tout train ou machine circulant à contre-voie qui ne porte pas, à l'avant, le jour, un drapeau rouge déployé, 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.

ART. 28.

L'attention des Garde-barrières doit également se porter sur les signaux d'arrière des trains et machines, afin d'être avertis du passage des trains supplémentaires, facultatifs ou spéciaux et des machines isolées qui pourraient être annoncés, et de se prémunir en conséquence. Toutefois, ils ne doivent jamais perdre de vue que des trains peuvent être expédiés sans avoir été annoncés.

En conséquence, pendant toute la durée de leur service, ils doivent se tenir sur leurs gardes et **agir à toute heure comme si un train pouvait survenir inopinément.**

ART. 29.

Par exception, aucun train spécial ou facultatif ne pourra être lancé sur les lignes où le service des trains est suspendu pendant la nuit,

entre le dernier train régulier du soir et le premier train régulier du matin, sans avoir été annoncé; auquel cas le service des barrières sera continué ou repris pour le passage de ce train.

ART. 30.

Les machines de secours et les machines chasse-neige pourront seules circuler entre le dernier train régulier du soir et le premier train régulier du matin, sans avoir été annoncées. Mais les Mécaniciens devront s'arrêter avant chaque passage à niveau, pour enlever ou faire enlever, s'il y a lieu, les clôtures spéciales mises en travers de la voie.

ART. 31.

En cas de voiture versée sur le passage à niveau, ou de tout autre obstacle dangereux pour la sécurité des trains, le Garde-barrières doit, sans hésitation et sans retard, prendre les mesures nécessaires pour couvrir son passage à niveau, quelque assurance qu'il puisse avoir qu'aucun train ne peut survenir. A cet effet, il commence par fermer ses barrières, s'il le peut; puis il se porte rapidement du côté de l'arrivée du train sur la voie obstruée, pour y faire le signal d'arrêt à la distance réglementaire, c'est-à-dire :

à **1.000 mètres au moins** de l'obstacle, si la voie, entre le signal et l'obstacle, présente aux trains se dirigeant vers l'obstacle 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 l'obstacle, présente une rampe de plus de 5 millimètres, la distance de protection peut être réduite à **800 mètres**.

ART. 32.

Si le Garde-barrières, en allant couvrir son passage à niveau à la distance voulue, ne rencontre personne qu'il puisse envoyer prévenir les Cantonniers, il place des pétards sur la voie obstruée, puis il revient à son passage, soit pour le rendre à la circulation publique, soit pour aider à désencombrer la voie. Pendant le trajet, en allant et en revenant, et pendant tout le temps que l'obstacle est maintenu, il se tient toujours en mesure d'arrêter, au moyen de signaux à vue ou, à défaut, au moyen de pétards, tout train qui surviendrait sur la voie obstruée.

Dans le cas où les deux voies sont interceptées, le Garde doit se porter au devant du premier train attendu et placer des pétards à la distance réglementaire sur la voie par où doit arriver ce train. Il se porte ensuite rapidement dans la direction opposée et couvre l'autre voie de la même manière. Il revient enfin à son passage à niveau pour être toujours à même de courir au devant du premier train qui surviendra.

S'il rencontre un Agent sur la voie, le Garde-barrières l'envoie avec des pétards dans une direction, tandis que lui-même se porte dans la direction opposée. Ce second Agent, après avoir posé ses pétards à la distance réglementaire, doit continuer sa marche au-devant du train pour chercher du secours, puis revenir se placer

entre ses pétards et le passage à niveau, pour faire le signal d'arrêt au train. Quant au Garde-barrières, après avoir également posé ses pétards à la distance réglementaire et être revenu à son passage à niveau, il porte plus particulièrement son attention sur la voie qu'il sait n'être pas couverte par les signaux à main.

ART. 33.

Quand la circulation a lieu sur une seule voie (voie unique ou pilotage), les Garde-barrières doivent couvrir leur passage à niveau dans les deux sens, à la distance réglementaire, ainsi qu'il a été dit à l'article précédent pour le cas des deux voies obstruées.

ART. 34.

En cas de détresse d'un train, comme en cas d'obstacle imprévu sur la voie, tout Garde-barrières (homme ou femme) peut être requis par les Conducteurs de trains, les Chefs de Canton ou tous autres Agents de la Compagnie, d'arrêter les trains à l'aide de ses signaux, à condition toutefois, s'il est de service, que son poste se trouve situé à distance suffisante du train ou de l'obstacle à couvrir et qu'il ne soit pas obligé de s'éloigner de ses barrières.

Il a soin de se faire renseigner sur la position kilométrique du train en détresse ou de l'obstacle à couvrir.

S'il n'est pas de service, il est tenu de se mettre à la disposition entière du requérant, et de se porter là où il est nécessaire, sur les indications de celui-ci.

ART. 35.

Les hommes Garde-barrières seuls peuvent être requis, dans les mêmes conditions, par les Cantonniers, pour faire, sans toutefois quitter leur poste, les signaux d'arrêt ou de ralentissement exigés par les travaux d'entretien ordinaire ou par l'état de la voie.

ART. 36.

Sur toutes les lignes ou sections de lignes non exploitées par block-system ou en navette, les Garde-barrières (hommes ou femmes) doivent, pendant la durée de leur service et sauf les exceptions prévues ci-après à l'art. 37, maintenir un intervalle de **dix 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, placer à l'extérieur de la voie sur laquelle le train vient de passer, leur drapeau rouge déployé ou leur lanterne mise au rouge, de façon à commander l'arrêt à tout train ou machine qui pourraient survenir dans le même sens sur la même voie. Ils doivent laisser en place ce signal d'arrêt et se tenir prêts à l'appuyer à la main, le cas échéant, jusqu'à ce qu'il se soit écoulé un intervalle de **dix minutes** après le passage du train.

Toutefois, les Garde barrières doivent, autant que possible, supprimer momentanément leur signal lorsqu'un train de sens inverse se présente et après s'être assurés qu'aucun train n'est en vue sur la voie à couvrir.

Ils doivent, en outre, pour maintenir l'inter-

A coller sur la page 16
du Règlement pour les Garde-barrières.

*Cette page 16 annule et remplace
la page 16 :*

du Règlement pour les Garde-barrières

*du Règlement pour les Garde-barrières
modifié pour être rendu applicable
à la partie située en territoire français
de la ligne de Coni à Vintimille.*

*du Règlement pour les Garde-barrières
modifié pour être rendu applicable
à la ligne de Pontarlier aux Verrières.*

ART. 35.

Les hommes Garde-barrières seuls peuvent être requis, dans les mêmes conditions, par les Cantonniers, pour faire, sans toutefois quitter leur poste, les signaux d'arrêt ou de ralentissement exigés par les travaux d'entretien ordinaire ou par l'état de la voie.

ART. 36.

Supprimé.

RECTIFICATIF N° 1 AU RÈGLEMENT POUR LES GARDE-BARRIÈRES (tirage 1939)
Suppression de l'art. 36 — Approuvée par Décision Ministérielle du 10 Septembre 1938.

ART. 37.

Supprimé.

RECTIFICATIF N° 1 AU RÈGLEMENT POUR LES GARDE-BARRIÈRES (tirage 1939)
Suppression des art. 36 et 37 — Approuvée par Décision Ministérielle du 10 Septembre 1938.

Les hommes
être requis,
Cantonniers
leur poste,
sement exig
naire ou par

**A coller sur la page 17
du Règlement pour les Garde-barrières**

*Cette page 17 annule et remplace
la page 17 :*

du Règlement pour les Garde-barrières

*du Règlement pour les Garde-barrières
modifié pour être rendu applicable
à la partie située en territoire français
de la ligne de Coni à Vintimille.*

*du Règlement pour les Garde-barrières
modifié pour être rendu applicable
à la ligne de Pontarlier aux Verrières*

alle précité, faire usage de pétards dans les conditions 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** ;

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 Garde-barrières place deux pétards au droit du passage à niveau, sur la voie parcourue par le train ou la machine, et les y laisse dix minutes.

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

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

ART. 37.

Par exception, les dispositions de l'art. 36 ne s'appliquent pas :

1° Aux Gardes des passages à niveau situés entre les disques avancés de toute gare ou de tout autre point muni de signaux ; ces Agents n'ont aucun intervalle à maintenir entre les trains ou machines sur ces parties de voies ;

2° Aux Garde-barrières chargés de la manœuvre d'un sémaphore, lesquels reçoivent une consigne spéciale pour la manœuvre de ce sémaphore.

CHAPITRE V

ENTRETIEN DES PASSAGES A NIVEAU OCCUPATIONS DIVERSES MESURES D'ORDRE

ART. 38.

Les Garde-barrières sont chargés de l'entretien et de l'allumage, en temps utile, des lanternes de leur passage à niveau. Ils peuvent, en outre, dans des cas déterminés, être chargés de l'allumage et de l'extinction de certains signaux fixes placés dans le voisinage de leur poste.

Ils sont aussi chargés suivant des instructions spéciales, de la mise en état de fonctionnement des appareils à pétards situés près de leur poste, ainsi que du renouvellement des pétards écrasés par les trains.

Les Garde-barrières doivent en outre :

1° Tenir les rainures de leur passage à niveau toujours bien dégagées, soit de la terre, soit des pierres, soit surtout, le cas échéant, de la neige, qui auraient pu s'introduire entre le rail et le contre-rail, afin que les rebords des roues des wagons puissent y passer librement ;

2° Balayer fréquemment le passage à niveau ;

3° Assurer par des soins journaliers le bon fonctionnement des barrières ; les assujettir exactement dans la position qu'elles doivent occuper, soit ouvertes, soit fermées ; veiller à ce

que les portillons retombent et se referment bien par leur propre poids et signaler sans retard au Chef de Canton ou au Chef de District toute défectuosité dans l'état du passage à niveau ou de ses accessoires qu'ils ne seraient pas en mesure de réparer eux-mêmes.

ART. 39.

Chaque Garde-barrières a en sa possession :

- 1° Un drapeau jaune et rouge ;
- 2° Une lanterne à trois feux ;
- 3° Une boîte de pétards.

ART. 40.

La Compagnie fournit en outre aux Garde-barrières les outils ou instruments qui peuvent leur être nécessaires, soit pour l'entretien de leur passage à niveau, soit pour l'allumage des signaux. — Ces outils sont réparés ou remplacés à leurs frais, quand leur détérioration provient d'un défaut d'entretien ou de négligence.

ART. 41.

Chaque Garde-barrières reçoit et doit avoir constamment 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 (*Signaux*) ;

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

ART. 42.

Les Garde - barrières rendent compte au Chef de District, soit verbalement, soit par écrit, de tous les faits concernant le service qu'ils ont eu occasion de constater.

Paris, le 1^{er} Juillet 1899.

L'Ingénieur en chef du Service de la Voie,

E. DENIS.

Vu et approuvé :

Le Directeur de la Compagnie,

G. NOBLEMAIRE.

Approuvé par décisions ministérielles des 21 Mai 1898 et 14 Juin 1899