

CHEMIN DE FER

DE

PARIS A S^T-GERMAIN ET A VERSAILLES (R. D.).

RÈGLEMENT

RELATIF AUX MÉCANICIENS, AUX CONDUCTEURS DE MACHINES
LOCOMOTIVES ET AUX CHAUFFEURS.

§ 1^{er}.

Conditions générales d'engagement et de salaire.

ARTICLE PREMIER.

Tout mécanicien et tout élève-mécanicien, avant de commencer son service auprès de la Compagnie, passe avec elle un engagement dont la durée est fixée dans ledit engagement, ainsi que le temps du noviciat s'il y a lieu.

L'élève fait fonction de chauffeur pendant tout le temps de son noviciat; comme tel, il participe aux avantages accordés et est soumis à toutes les obligations imposées par le présent règlement.

ART. 2.

Les mécaniciens et chauffeurs sont soumis à tous les réglemens de la Compagnie soit pour le service de la voie, soit pour le travail à l'atelier. Ils sont également soumis aux réglemens généraux de la Compagnie relatifs à la hiérarchie et à la discipline du personnel et du service en général, et aussi aux réglemens à intervenir pour le service des marchandises quand il sera installé.

Les mécaniciens et chauffeurs doivent avoir un livret délivré par la préfecture de police, et sur lequel leur engagement sera mentionné par le directeur de la Compagnie.

ART. 3.

La journée de travail à l'atelier est de onze heures effectives de travail,

lesquelles commencent, finissent, et sont divisées pour les repas, conformément au règlement général de l'atelier.

La journée de travail sur la voie se règle en général sur le temps de la circulation des voyageurs, telle qu'elle résulte de l'organisation du service du lundi au samedi. Le *maximum* de la journée est au surplus fixé par le service habituel d'été, fixant le premier départ à sept heures du matin et le dernier départ à dix heures vingt minutes du soir.

Sont regardées comme heures extraordinaires de travail dans le service sur la voie les heures faites pour tout départ avant sept heures du matin, et celles faites pour tout départ après celui de dix heures vingt minutes du soir.

Ces heures, que les mécaniciens et chauffeurs ne peuvent se refuser à faire quand ils sont commandés, seront payées sur un état dressé par les chefs de gare, auxquels les mécaniciens faisant le service extraordinaire devront faire constater leur présence et les ordres qu'ils auront reçus pour marcher.

L'heure extraordinaire de travail est comptée :

1° Aux chauffeurs	0 fr. 50 c.
2° Aux mécaniciens	1 " "

ART. 4.

Les mécaniciens et chauffeurs ont droit dans le mois à trois jours de repos. Ces jours de repos sont fixés par leurs chefs; et ils ne peuvent les prendre sans autorisation, ou sans s'exposer à une amende double de la valeur de la journée ainsi perdue.

Les heures partielles d'absence sans autorisation, soit de l'atelier, soit du service sur la voie, sont retenues aux chauffeurs et mécaniciens sur le pied des heures extraordinaires de travail, sans préjudice des amendes fixées plus loin.

ART. 5.

Il est fait une retenue sur le traitement des mécaniciens. Cette retenue est de 20 fr. par mois pour le chauffeur, et de 30 fr. par mois pour le mécanicien. Elle est opérée jusqu'à ce qu'elle s'élève à 1,500 fr. et sert de garantie aux engagements contractés par le chauffeur et le mécanicien, qui peuvent perdre cette retenue intégralement

- 1° S'ils quittent le service avant le temps fixé dans leur engagement;
- 2° Si, par inconduite, faute grave, tentative de coalition, ou refus de suivre les ordres de leurs chefs, ils se sont mis dans le cas d'être supprimés.

Le conseil d'administration est le seul juge des causes qui rendront cette mesure nécessaire.

L'intérêt de la retenue est bonifié sur le pied de 5 pour cent par la Compagnie.

ART. 6.

Les gratifications que le chauffeur ou le mécanicien aura pu obtenir sont portées pour moitié à son compte de retenue. Il touche le surplus.

ART. 7.

Les mécaniciens s'engagent expressément à donner tous leurs soins à former leurs chauffeurs dans la connaissance de la tenue et de la conduite de la machine, lorsque ces chauffeurs leur seront désignés comme élèves.

ART. 8.

Tout chauffeur ou mécanicien qui quitterait le service de la Compagnie avant le terme fixé dans son engagement, ou qui se mettrait dans le cas d'être supprimé, ne peut s'engager au service d'aucune compagnie de chemin de fer en France, en Angleterre ou en Belgique.

ART. 9.

Les chauffeurs et mécaniciens restent soumis à l'action de l'autorité pour les cas de coalition, ou pour les accidens résultant de leur imprévoyance ou négligence. Les peines ou amendes qu'ils peuvent subir pour l'une ou l'autre cause ne peuvent se confondre avec celles qui sont stipulées ci-dessous

§ II.

Du travail dans l'atelier.

ART. 12.

Les mécaniciens et chauffeurs de service à l'atelier y sont sous les ordres des chefs désignés par l'administration et doivent leur obéir et exécuter tous les travaux qui leur sont donnés par eux, dans quelque partie des ateliers que ce soit.

ART. 13.

Les chauffeurs et mécaniciens doivent être présents à l'atelier lorsqu'ils ne

sont pas désignés pour le service sur la voie ; un tableau affiché dans l'atelier de montage fixe le service du lendemain et indique aussi les permissions données, et les amendes retenues ou encourues.

ART. 14.

Le mécanicien et le chauffeur doivent nettoyer à fond leur machine quand elle rentre à l'atelier, s'ils en reçoivent l'ordre.

ART. 15.

Tout manque de travail et de discipline dans l'atelier est puni d'amende.

§ III.

Du service dans les gares.

ART. 16.

Les mécaniciens et chauffeurs, quand ils sont dans les gares, sont sous les ordres et la surveillance des chefs de gare, de l'inspecteur des machines, et de l'inspecteur général du service.

ART. 17.

Les mécaniciens et chauffeurs désignés sur le tableau du service de circulation doivent tous répondre à l'appel du matin, les mécaniciens une demi-heure et les chauffeurs une heure avant le premier départ. Si la présence de tous n'est pas jugée nécessaire à ce moment, le tableau de service affiché la veille dans l'atelier le fera connaître.

Dans tout le reste de la journée, le mécanicien doit toujours être présent dans la gare ; sauf les permissions d'absence données par le chef de la gare.

Le mécanicien visite attentivement pendant la demi-heure qui précède le départ toutes les pièces de la machine, et s'assure si elle est en état de faire le voyage. Il vérifie notamment l'état des écrous, clavettes et autres pièces, les assemblages, coussinets et stuffing-boxes, les boîtes à huile et à graisse ; il fait les manœuvres nécessaires pour l'alimentation et la mise en vapeur : il reconnaît l'état du frein et des pompes ; il vérifie l'approvisionnement d'huile, de graisse, d'eau et de coke, fait connaître à l'inspecteur des machines les défauts qui pourraient exister dans la machine et en gêner la marche, exécute ponctuellement tous les ordres ou les manœuvres prescrits par l'inspecteur des machines.

L'inspection et la mise en état de la machine doivent être complètement achevées cinq minutes avant le départ.

Si l'inspecteur des machines juge qu'une machine doit rentrer à l'atelier, le mécanicien doit s'y rendre immédiatement, porteur du rapport de l'inspecteur, sans lequel la machine ne peut être admise à l'atelier.

En l'absence de l'inspecteur des machines, l'ordre de rentrer est signé par le chef de gare.

ART. 18.

Toute machine en service doit être pourvue des objets suivans, que le mécanicien reçoit en compte, dont il est responsable, et sans lesquels il ne doit pas marcher :

- 1° Un assortiment de clefs, boulons, écrous.
- 2° Une grande et une petite clefs anglaises.
- 3° Trois ciseaux à froid et un marteau.
- 4° Une pince en fer.
- 5° Une chaîne longue et deux courtes avec crochet d'assemblage.
- 6° Des bouchons de tube, du chanvre, des tresses, de la ficelle et des cordes.
- 7° Deux burettes à huile.
- 8° Une pelle à charbon.
- 9° Un tisonnier, une lance et une tige pour nettoyer les tubes.

ART. 19.

Quand la machine stationne dans la gare, le régulateur doit être fermé, les excentriques déclanchés, et le frein abaissé. Quand la machine est en tête du train, la même précaution doit être prise.

Le mécanicien est responsable de toutes les manœuvres de la machine, même de celles qui sont exécutées par son chauffeur avec sa permission.

Toute machine dans la gare doit autant que possible envoyer la vapeur dans son tender; à moins d'autorisation contraire, la soupape mobile doit, pendant le stationnement, être réglée à 35 de la balance.

ART. 20.

Pendant les heures de stationnement, le mécanicien fait travailler le chauffeur au nettoyage de la machine et travaille lui-même à tenir propre toute la partie du mécanisme qui est sur le plan du grand axe de rotation, entre la boîte à feu et les cylindres.

ART. 21.

Le mécanicien et le chauffeur ne peuvent s'absenter de la gare que suc-

cessivement, avec permission du chef de gare ou de l'inspecteur des machines.

La machine ne doit jamais rester seule.

ART. 22.

Un quart-d'heure avant le départ le mécanicien place sa machine en tête du train, à moins d'ordre contraire.

Dans cette manœuvre, comme dans toutes celles qu'il a à faire avec sa machine, il doit, avant de toucher au régulateur :

- 1^o Avoir visité le frein, et s'être assuré qu'il manœuvre bien ;
- 2^o Avoir fait siffler la machine à plusieurs reprises ;
- 3^o Avoir l'œil sur les aiguilles et faire marcher son chauffeur en avant pour les mettre en ordre, s'il craint que l'aiguilleur ne l'ait pas compris, et n'avancer que lorsqu'il a vu lui-même que l'aiguille est bien placée ;
- 4^o Aller doucement ;
- 5^o S'approcher des voitures avec la plus grande précaution.
- 6^o Vérifier par lui-même si elles sont bien accrochées à la machine.

ART. 23.

Au signal du départ, le mécanicien doit partir avec la plus grande précaution et tendre doucement toutes les chaînes.

ART. 24.

Le chauffeur, pendant la station des machines dans la gare et sauf les heures de repas pour lesquelles il est astreint aux dispositions de l'article 19, doit s'occuper de tout ce qui est prescrit ci-dessus, et notamment du nettoyage de la machine ; ce soin lui est rigoureusement prescrit aux stations comme à l'atelier.

ART. 25.

En général, le chauffeur doit strictement exécuter tout ce qui lui est prescrit par le mécanicien. Il ne doit faire aucune manœuvre sans son ordre ou celui de l'inspecteur des machines.

§ IV.

Du service sur la voie.

ART. 26.

Le personnel d'une machine en service se compose d'un mécanicien et d'un chauffeur.

Les mécaniciens et chauffeurs doivent être debout sur la machine en marche et attentifs à l'état de la voie et du train.

Les administrateurs, le directeur, les ingénieurs, l'inspecteur-général du service, le directeur de l'atelier, un conducteur de voitures désigné pour chaque train, et les personnes pourvues de permissions spéciales du directeur, peuvent seuls monter sur la machine.

ART. 27.

Le mécanicien ne doit, sous aucun prétexte, déranger les points d'arrêt de la balance pour obtenir une plus forte pression. Toute infraction à cette prescription sera sévèrement punie.

ART. 28.

Le mécanicien ne doit jamais dépasser la vitesse de huit à neuf lieues à l'heure.

La vitesse doit être ralentie mille mètres en avant de tous les points où le train doit s'arrêter, et notamment à l'arrivée à Paris, au Pecq, à Saint-Cloud et à Versailles. La manœuvre du frein doit toujours être faite assez tôt et avec assez de force pour que le mécanicien soit obligé de rendre de la vapeur pour arriver. Il doit exécuter cette manœuvre sans secousses.

A l'approche de chaque station, le mécanicien doit ralentir la vitesse et s'approcher en sifflant. Cette précaution est particulièrement prescrite lorsqu'un convoi est arrêté sur l'autre voie, et prend des voyageurs. Le mécanicien doit même s'arrêter tout-à-fait s'il aperçoit de l'embarras sur sa voie.

Toutes les fois que le mécanicien aperçoit sur l'autre voie et en dehors des stations un train arrêté, il doit s'arrêter lui-même et s'informer du motif de l'arrêt pour en rendre compte immédiatement à la gare où il se rend.

Dans les temps de brouillard la vitesse doit aussi être ralentie non-seulement près des stations, mais sur tout le chemin; le mécanicien doit aussi faire fréquemment usage du sifflet, notamment dans les courbes.

Dans le cas où la machine donne une émission assez considérable de vapeur pour dérober au mécanicien la vue de la voie, il doit ralentir sa vitesse et se placer sur le cadre de la machine, assez en avant des soupapes pour voir la voie et ce qui s'y passe en avant de lui.

Lorsqu'il se manifeste sur la voie des tassements sensibles, le mécanicien doit ralentir sa vitesse aux points où ces effets ont eu lieu, jusqu'à ce qu'ils soient réparés.

ART. 29.

Si, pendant la marche, il arrive à la machine ou au train un accident qui

l'oblige à l'arrêter ou à marcher doucement pendant long-temps, le mécanicien doit envoyer son chauffeur à mille mètres en arrière du train pour s'assurer que les cantonniers donnent le signal d'arrêt.

Tous les réglemens faits par la Compagnie pour les signaux seront portés à la connaissance des mécaniciens, qui devront les étudier avec soin et s'y conformer ponctuellement. En tout cas, le mécanicien ne doit jamais faire reculer le train, à moins d'un ordre verbal ou écrit de l'inspecteur du service ou du chef de la gare d'où est partie la machine de secours.

Si le mécanicien juge nécessaire de détacher la machine du train, soit pour aller chercher du secours, soit pour alimenter, il est responsable de l'une ou l'autre de ces manœuvres, et doit les exécuter avec la prudence et le soin les plus grands, et, en ce cas, il ne doit partir qu'après s'être assuré qu'en arrière du train qu'il quitte momentanément il y a des signaux installés pour prévenir toute rencontre.

ART. 30.

Lorsque le mécanicien part après s'être arrêté à une gare intermédiaire, il doit employer les mêmes précautions que celles qui sont prescrites à l'article 21 pour le départ des gares principales.

ART. 31.

Dans le cours du trajet, le mécanicien doit plusieurs fois examiner l'état du train et s'assurer s'il est complet.

Dans le cas où une chaîne du train viendrait à rompre et où le train se trouverait ainsi partagé en deux : si la queue du train est en vue, le mécanicien ne doit pas arrêter brusquement mais conserver un intervalle d'au moins 200 mètres entre les deux parties du train jusqu'à ce que la partie détachée ait perdu sa vitesse ; alors il s'en rapproche avec précaution, et après avoir visité lui-même la nouvelle attache il part avec les précautions prescrites.

ART. 32.

Toutes les fois que le mécanicien a devant lui une machine ou un train, il doit s'en tenir à une distance de 2,000 mètres, et ralentir sa vitesse, s'il le perd de vue dans les courbes.

ART. 33.

Le mécanicien, à son arrivée aux stations, fait connaître tout ce qu'il a pu remarquer sur la voie au chef de la gare, et notamment les ruptures de

rails ou affaissemens du sol de la voie; il fait aussi rapport immédiat au chef de la gare si des parties de train sont restées sur la voie.

Il rend compte à l'inspecteur des machines de tout ce qui a pu arriver à sa machine.

ART. 34.

Les mécaniciens et chauffeurs ne doivent pas quitter leurs machines avant qu'elles n'aient été tournées sur les plates-formes, que l'approvisionnement du charbon et l'alimentation de la machine ne soient faits, que le feu ne soit piqué, et avant d'avoir examiné eux-mêmes l'état du foyer et de toute la machine, qu'ils ne doivent quitter, en tout cas, qu'avec permission du chef de gare.

Au dernier voyage, le mécanicien et le chauffeur, à moins d'autorisation spéciale de l'inspecteur des machines, ne doivent quitter la machine qu'après avoir éteint le feu et avoir assuré l'approvisionnement d'eau et de charbon.

ART. 35.

Le mécanicien ne doit pousser un train en arrière ou faire marcher le tender en avant que sur un ordre spécial du chef de la gare, et dans l'un comme dans l'autre cas il doit marcher avec la plus grande prudence.

ART. 36.

Pendant tout le temps de la marche, le chauffeur doit être attentif à tous les ordres du mécanicien et les exécuter ponctuellement et avec rapidité.

Toute infraction commise par le chauffeur aux règles ci-dessus, et à la discipline, doit être déferé par le mécanicien à l'inspecteur des machines, aussitôt après l'arrivée du train; l'inspecteur des machines a le droit, s'il y a lieu, de prononcer la mise à pied du chauffeur pour le reste du jour, et de l'envoyer avec son rapport à l'atelier.

En général, le chauffeur, pendant toute la durée du service, est exclusivement sous les ordres du mécanicien, qui est responsable de sa conduite.

ART. 37.

Le présent règlement sera imprimé; et les mécaniciens devront toujours l'avoir avec eux, sous peine d'amende.

Le présent règlement recevra toutes les modifications que l'expérience fera juger nécessaires. Ces additions au règlement seront affichées dans l'atelier et remises ensuite à chaque mécanicien et chauffeur, pour qui elles seront obligatoires comme le règlement lui-même, ainsi que le tarif d'amendes

ci-annexé, lequel sera aussi susceptible des additions ou modifications indiquées par l'expérience.

AMENDES.

ART. 38.

Les amendes dont l'indication suit sont applicables dans le cours ordinaire du service.

Elles peuvent être doublées en cas de récidive de la même faute dans le mois.

Elles peuvent être quadruplées s'il est survenu un accident par suite de la faute commise, sans préjudice du recours en indemnité de la Compagnie.

Le conseil d'administration conserve d'ailleurs, en tout cas, son droit de supprimer les mécaniciens ou chauffeurs qui se seraient mis dans le cas prévu à l'article 5; et ce, sous toutes réserves de droits et actions de la Compagnie.

TARIF DES AMENDES.

Pour s'être pris de vin, étant de service sur les machines, ou pour infraction à l'article 36,

Le mécanicien	25 fr.
Le chauffeur	10

Pour infraction aux divers articles du paragraphe II.

Le mécanicien	de 3 fr. »	à 12 fr.
Le chauffeur	de 1 50 c.	à 6

Pour infraction aux articles du paragraphe III.

Le mécanicien	de 3 fr. »	à 12 fr.
Le chauffeur	de 1 50 c.	à 6

Pour infraction aux articles du paragraphe IV.

Le mécanicien	de 5 fr. »	à 20 fr.
Le chauffeur	de 2 50 c.	à 10

Toute amende pour faute non prévue dans le présent règlement sera fixée par le conseil d'administration de la Compagnie.

L'administrateur de service,

AD. D'EICHTHAL.

Le directeur,

ÉMILE PÉREIRE.

Machine d'Edward Bury de Liverpool.

