

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

MANUEL
D'ÉDUCATION PROFESSIONNELLE

DES

Agents nouveaux

ÉDITION DE 1936

Couleurs des signaux en usage sur le Réseau.

1936

40
(6,10^e)



Rouge



Jaune



Vert



Bleu



Violet

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

MANUEL

D'ÉDUCATION PROFESSIONNELLE

des

AGENTS NOUVEAUX



Édition de 1936

Avant-propos pour les élèves.

Vous êtes entrés à la Compagnie P.-L.-M. pour vous faire une situation et subvenir aux besoins de votre famille.

Il faut que vous appreniez le plus vite possible les premières notions essentielles du Chemin de Fer. Lorsque vous les connaîtrez, vous comprendrez mieux ce que l'on vous fera faire ou ce que vous verrez faire autour de vous et vous travaillerez d'une façon beaucoup plus intéressante.

Le Manuel que voici vous apprendra les premières choses qu'un débutant doit connaître.

Chaque leçon fera l'objet d'une conférence.

Avant chaque conférence, vous apprendrez la leçon qui sera expliquée à cette conférence de manière à mieux comprendre les explications de votre Instructeur que vous écouterez attentivement.

Après chaque leçon, en rentrant chez vous, vous relirez sur le Manuel la leçon qui vous aura été faite pour bien la graver dans votre mémoire.

Les leçons qui vous sont données ont une grande importance. Si vous ne les retenez pas, le travail vous sera difficile et vous pourrez commettre des fautes ou des erreurs qui nuiront à votre carrière.

Principales lignes du Réseau P.-L.-M.

Le Réseau P.-L.-M. dessert la région comprise entre Paris, la Suisse, l'Italie, la Méditerranée et le Plateau Central. Il touche aux Réseaux de l'Est, du P.-O.-Midi et d'Alsace et de Lorraine. Par les Ceintures, il touche également aux Réseaux du Nord et de l'État.

Les lignes les plus importantes du Réseau P.-L.-M. sont :

La ligne de Paris à Marseille, par la Bourgogne, appelée la ligne principale, qui passe par Dijon, Lyon, Valence, et continue au delà de Marseille sur l'Italie par Toulon et Nice.

La ligne de Paris à Vallorbe et à la Suisse, qui se détache de la ligne principale à Dijon.

La ligne de Paris à Genève et à la Suisse, par Bourg, qui se détache également de la ligne principale à Dijon.

La ligne de Paris à Modane et à l'Italie, par Chambéry, qui se détache de la précédente à Culoz.

La ligne (dite du Bourbonnais) de Paris à Nîmes, par Nevers et Clermont-Ferrand, avec embranchement sur Saint-Étienne et Lyon.

La ligne de Tarascon à Sète, qui relie la ligne principale au Réseau du P.-O.-Midi par Nîmes et Montpellier.

Gares de transit.

Ce sont les gares où l'on passe d'un Réseau à un autre.

Les principales gares de transit du Réseau P.-L.-M. sont :

Avec le Réseau de l'Est : Montereau, Sens, Is-sur-Tille, Gray, Belfort.

Avec le Réseau du P.-O.-Midi : Montargis, Saincaize, Moulins, Gannat, Clermont, Arvant, Montpellier et Sète.

Avec le Réseau du Nord : Bercy, Villeneuve-Triage.

Avec le Réseau d'Alsace et de Lorraine : Belfort.

Avec la Suisse : Delle, Pontarlier, Vallorbe et Genève.

Avec l'Italie : Modane, Breil et Vintimille.

Cette leçon doit être complétée par l'étude détaillée des lignes P.-L.-M. qui desservent la résidence de l'Agent ou qui se trouvent dans son voisinage et, si l'Agent est à proximité d'un transit, par l'étude sommaire des lignes étrangères aboutissant à ce transit.

Dans ce but, l'Instructeur ou le Chef de gare prépare sur ces sujets une leçon écrite et une carte qui sont collées sur le Manuel avant sa remise à l'Agent.

DEUXIÈME LEÇON

Division des services du Réseau. Organisation générale d'une gare. Insignes des grades.

Division des services du Réseau.

Notre Compagnie a à sa tête un Directeur Général, qui est M. MUGNIOT.

La Direction Générale est à Paris, 88, rue Saint-Lazare.

Les principaux Services de notre Compagnie sont :

- le Service de l'Exploitation,
- le Service du Matériel et de la Traction,
- le Service de la Voie.

Le *Service de l'Exploitation* comprend le service des gares et des trains (sauf tout ce qui touche aux machines).

Le *Service du Matériel et de la Traction* traite de tout ce qui est relatif aux machines, et de l'entretien des voitures et wagons.

Le *Service de la Voie* s'occupe de la construction et de l'entretien des bâtiments, voies et signaux.

Il existe, en outre, des *Services Financiers*, rattachés à la Direction Générale.

Service de l'Exploitation.

Vous appartenez au Service de l'Exploitation dirigé par M. TUJA, *Ingénieur en Chef de l'Exploitation*.

Le Réseau P.-L.-M. est divisé en 10 *Sections d'Exploitation*.

Chaque Section est sous les ordres d'un *Inspecteur Principal*.

Vous appartenez à la ... Section dont le Centre est à

Votre *Inspecteur Principal* s'appelle M.

Dans chaque section il y a plusieurs *Inspecteurs*, sous les ordres de l'*Inspecteur Principal*.

Ces *Inspecteurs* ont sous leur autorité un certain nombre de gares.

L'un d'eux, appelé *Inspecteur des Trains*, a sous ses ordres tout le personnel des trains.

Votre *Inspecteur* s'appelle M., il est en résidence à

Organisation des Gares.

Les gares sont dirigées par des *Chefs de gare principaux* ou *Chefs de gare*, aidés par des *Chefs de gare*, *Sous-Chefs de gare principaux*, ou *Sous-Chefs de gare* dans les gares importantes.

Dans toute gare, pendant toute la durée du service, un Agent est spécialement chargé de diriger le mouvement des trains, de faire exécuter les manœuvres et de veiller à la sécurité de la circulation. Cet Agent, qui prend le nom de *Chef de service*, est en général : dans les grandes

gares, un Sous-Chef de gare, et dans les petites, le Chef de gare, un Facteur enregistreur (qui fait aussi de la comptabilité) ou un Facteur mixte (qui fait aussi de la comptabilité et de la manutention).

Dans les gares importantes, le Chef de service (à moins que ce ne soit le Chef de gare lui-même) porte sa casquette recouverte d'une *coiffe blanche* pour que le personnel et le public puissent le reconnaître.

Dans les gares importantes :

Les travaux d'écriture sont faits par des *Commis, Commises, Facteurs aux écritures* et *Factrices aux écritures* sous les ordres de *Contrôleurs de l'Exploitation, Chefs de bureau, Sous-Chefs de bureau, Commis principaux* ou de *Facteurs-Chefs*, suivant la nature du travail.

A la tête des services de manutention se trouve un *Chef de manutention principal* ou un *Chef de manutention*, aidé par des *Sous-Chefs de manutention* et des *Brigadiers de manutention*.

A la tête du service des manœuvres se trouve un *Chef de manœuvres principal* ou un *Chef de manœuvres* secondé par des *Sous-Chefs de manœuvres*.

A la tête de la lampisterie, se trouve un *Chef lampiste principal* ou un *Chef lampiste*.

Dans tous ces services, manutention, manœuvre, lampisterie, les travaux manuels sont faits par des *Hommes d'équipe*, sous les ordres de *Brigadiers*.

La manœuvre des signaux et des aiguilles est confiée aux *Aiguilleurs* et aux *Garde-signaux*.

Enfin, les trains sont accompagnés par des *Agents de trains* qui se divisent en :

Chefs de train, qui prennent place dans le fourgon de tête, et ont la direction et la surveillance de la marche de leur train.

Conducteurs, qui prennent place en queue du train et sont principalement chargés des mesures de précaution à prendre en cas d'arrêt de leur train en pleine voie.

Vagonniers, qui sont chargés de la manœuvre des freins intermédiaires et de la manutention en cours de route.

Tous ces *Agents de trains* sont sous les ordres directs des *Contrôleurs principaux, Contrôleurs et Contrôleurs adjoints des trains*.

Tous les *Agents des gares* et des trains que leurs fonctions mettent en rapports effectifs avec le public (*Voyageurs*) ont une tenue réglementaire, qu'ils doivent porter en service.

Les insignes des grades se portent à la casquette. Ils sont indiqués sur le tableau ci-après :

Agents de l'échelle :

	Écusson	
1	P.-L.-M.	lettres coton perlé rouge.
2	- d° -	lettres coton perlé rouge et une étoile de chaque côté.
3	- d° -	lettres argent avec une étoile argent de chaque côté.
4	- d° -	lettres argent avec deux étoiles argent de chaque côté.
5	- d° -	lettres or avec une étoile or de chaque côté.
6	- d° -	lettres or avec deux étoiles or de chaque côté.
7 et 8	- d° -	lettres or avec trois étoiles or de chaque côté.
9 et 10	- d° -	lettres or avec quatre étoiles or de chaque côté.
11 et au-dessus	- d° -	lettres or avec cinq étoiles or de chaque côté.

NOTA. — Les Agents du Contrôle et de Surveillance portent une fausse jugulaire en drap rouge avec l'inscription « Contrôle » ou « Surveillant ».

Les casquettes des Agents, ci-après, comportent, en plus des étoiles, une ou plusieurs barrettes de chaque côté de l'écusson :

Facteur mixte } Une barrette argent
Facteur mixte intérimaire . . . } de chaque côté.

Facteur enregistrant }
Intérimaires de 2^e et 1^{re} . . . }
Chefs de gare de 6^e, 5^e, 4^e et 3^e. } Une barrette or
S/chefs de gare de 4^e, 3^e, 2^e et 1^{re} } de chaque côté.
S/chef de gare principal. . . . }
Facteur-chef }

Chef de gare de 2^e : deux barrettes or de chaque côté.

Chef de gare de 1^{re} : trois barrettes or de chaque côté.

Chef de gare principal : trois barrettes or de chaque côté et une fausse jugulaire or.

TROISIÈME LEÇON

Désignation des voies. — Visite des voies et locaux de la gare.

Différentes sortes de voies.

Les voies se divisent en deux catégories : les **voies principales** et les *voies accessoires*.

Les voies principales sont celles sur lesquelles circulent les trains entre les gares et à la traversée des gares.

Les voies accessoires sont celles qui servent aux garages et aux manœuvres.

Pour distinguer les voies les unes des autres, on les désigne par un numéro ou une lettre.

Voies principales.

Certaines lignes sont à *double voie*, c'est-à-dire qu'elles comportent deux voies sur tout leur parcours, de telle sorte que la circulation des trains d'un sens est indépendante de celle des trains de sens inverse.

D'autres sont à *voie unique*, c'est-à-dire qu'il n'existe qu'une seule voie entre les gares. Cette voie se dédouble dans les gares pour permettre aux trains de sens inverse de s'y croiser.

Toutes les lignes sont kilométrées en partant soit de Paris, soit de la gare de bifurcation la plus proche de Paris pour les lignes secondaires.

Sur les lignes à double voie, la voie principale parcourue par les trains dans le sens du kilométrage s'appelle *voie 1*; les trains qui circulent sur cette voie portent des numéros *impairs*.

La voie principale parcourue en sens inverse du kilométrage s'appelle *voie 2*; les trains qui y circulent portent des numéros *pairs*.

Les trains circulent sur la voie de gauche en regardant le point vers lequel ils se dirigent.

Voies accessoires.

Les voies accessoires placées à l'extérieur de la voie 1 s'appellent : voie 3, voie 5, voie 7, etc.

Les voies accessoires placées à l'extérieur de la voie 2 s'appellent voie 4, voie 6, voie 8, etc.

Les voies accessoires comprises entre les voies principales 1 et 2 s'appellent voie A, voie B, voie C, etc., en partant de la voie 1.

L'ensemble des voies ci-dessus dénommées est donc le suivant : 7, 5, 3, 1, A, B, C, 2, 4, 6

Sur les lignes à voie unique, les trains qui circulent dans le sens du kilométrage portent des numéros impairs, et ceux qui circulent en sens inverse des numéros pairs.

Bifurcation.

Le point à partir duquel les trains peuvent être dirigés sur des lignes différentes s'appelle bifurcation.

Une bifurcation peut comporter 2, 3 ou 4 branches. Si le tracé de la voie permet aux trains

empruntant une branche déterminée de franchir en vitesse la bifurcation, cette branche est dite « branche directe ».

Dans le cas contraire, la branche est dite « branche déviée » et les trains l'empruntant ne peuvent franchir la bifurcation qu'en ralentissant.

Une bifurcation peut ne comporter que des branches directes, que des branches déviées, ou comporter à la fois des branches directes et des branches déviées.

Observation importante.

Tout Agent, quel que soit son emploi, qui voit un rail cassé doit le signaler immédiatement au Chef de service.

En expliquant cette leçon, l'Instructeur conduira ses élèves sur les voies de la gare en leur expliquant comment sont numérotées les voies principales et accessoires.

Il leur montrera en même temps d'une façon sommaire :

Les faisceaux de manœuvres ;

Comment on fait une aiguille ;

Ce qu'on appelle « garage franc » et comment on indique son emplacement sur le terrain ;

A quoi servent un taquet, une plaque tournante, une transversale, un chariot, etc...

Il devra ensuite effectuer avec ses élèves une visite rapide mais complète des locaux de la gare.

Le but de cette visite est de permettre aux Agents de connaître la gare dans laquelle ils travaillent, de porter des plis ou des ordres aux différents services et de renseigner exactement le Public sur les endroits où il doit se présenter pour les différentes opérations qu'il peut avoir à effectuer.

L'Instructeur donnera à ses élèves des indications sommaires sur l'utilisation des bâtiments visités.

(Exemple). — Ici se trouve le quai des arrivages sur lequel les colis sont déchargés et classés à leur sortie des wagons. Ils sont ensuite livrés aux destinataires.

En règle générale, on montrera les locaux suivants :

- Bureau de l'Inspecteur.
 - Bureau de l'Inspecteur du Contrôle de l'État.
 - Bureau du Chef de Gare.
 - Bureau des Sous-Chefs de Gare.
 - Bureau du Secrétariat.
 - Bureau du Télégraphe.
 - Bureau de la Statistique.
- Service des Voyageurs. { Guichets de recette (où l'on délivre des billets).
Entrée et sortie des voyageurs.
Salles d'attente.
- Service des bagages. { Locaux affectés à la réception et à l'enregistrement des bagages et locaux pour la livraison des bagages.
- Service Messageries. { Bureaux des expéditions G. V.
Bureaux des arrivages G. V.
Chef de Bureau.
- Service de la Petite Vitesse. { Bureaux des expéditions P. V.
Bureaux des arrivages P. V.
Chef de Bureau.
- Service des Trains. { Poste des Agents de trains.
Bureau de commande.
- Infirmerie.
 - Lampisterie.
- Quais { d'arrivages G. V. et P. V.
d'expéditions G. V. et P. V.
de transbordement.
- Voies de débord.
 - Postes de signaux.
 - Grues hydrauliques et fosses à piquer le feu.
 - Emplacements de la pompe à incendie, des bornes-fontaines et des appareils extincteurs d'incendie.
 - Fontaines à eau potable.

QUATRIÈME LEÇON

TRAINS.

Différentes sortes de trains.
Horaire des trains desservant la gare.

Différentes sortes de trains.

Les trains à vapeur et automoteurs se divisent en :

a) *Trains de voyageurs* qui transportent les voyageurs et bagages et souvent les colis de grande vitesse.

Les uns sont appelés *express, rapides* ou de *Wagons-Lits* et ne desservent que les gares importantes. Ils ne transportent en général que les voyageurs et les bagages et souvent ils ne les prennent que pour des parcours suffisamment longs.

Les autres sont *omnibus* et ils desservent toutes les gares. En plus des voyageurs et des bagages, ils prennent en général les colis de grande vitesse, sauf certains trains de lignes à gros trafic où le service de grande vitesse est fait par des trains de messageries.

b) *Trains de messageries* qui transportent les marchandises de grande vitesse.

c) *Trains de marchandises* qui transportent les marchandises de petite vitesse.

d) *Trains mixtes*, sur les lignes secondaires, qui transportent à la fois les voyageurs et les marchandises de grande et de petite vitesse.

Certains trains dont la composition (nombre d'essieux et tonnage) est limitée sont dénommés *trains légers*.

Les trains légers sont dits *trains automoteurs (autorails)* lorsqu'ils sont constitués par un ou plusieurs véhicules automoteurs auxquels peuvent être adjoints un ou plusieurs véhicules remorqués.

Trains supplémentaires, facultatifs et spéciaux.

En cas d'affluence de voyageurs, les trains de voyageurs peuvent être dédoublés au moyen d'un second train qui est désigné sous le nom de *train supplémentaire* et qui prend le numéro *bis* du train qu'il double. Lui-même peut être doublé d'un train *ter*.

Certains trains ont lieu tous les jours, ou à dates fixes; ce sont les *trains réguliers*.

D'autres ne sont mis en marche que lorsqu'ils sont utiles; ce sont les *trains facultatifs*.

D'autres enfin ne circulent qu'exceptionnellement; on les appelle *trains spéciaux*.

L'Instructeur ou le Chef de gare complète cette leçon par une note à coller sur le Manuel, qui indique les heures de départ des trains et les conditions d'admission dans les trains express et rapides qui intéressent la gare. (Dans les grandes gares, on se contente de donner les renseignements les plus intéressants).

CINQUIÈME LEÇON

Signaux à main.
Signaux au sifflet de marine.
Signaux à la trompe ou à la corne.

Généralités sur les signaux.

Les signaux servent à régler la circulation des trains et l'exécution des manœuvres.

Ils s'adressent à l'œil ou à l'oreille.

Tout Agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux.

Tout signal qui se présente dans une position douteuse doit être considéré comme étant en position de fermeture.

Tout Agent, quel que soit son emploi ou son grade, qui, la nuit, s'aperçoit qu'un signal quelconque est éteint, doit en rendre compte immédiatement au Chef de service.

SIGNAUX A MAIN

Les signaux à main s'exécutent : *le jour*, avec un drapeau jaune ou rouge, *la nuit*, avec une lanterne pouvant donner des feux de couleurs différentes.

Signaux de jour.

Le drapeau roulé ou dans son fourreau indique *voie libre*.

Le drapeau jaune déployé commande le *ralentissement*.

Le drapeau rouge déployé commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Signaux de nuit.

Le feu vert indique *voie libre*.

Le feu jaune commande le *ralentissement*.

Le feu rouge ou, à défaut, toute lumière vivement agitée, commande l'*arrêt immédiat*.

Signaux utilisés dans les manœuvres.

Dans les manœuvres, on donne :

Le signal de *marche*, en agitant horizontalement : le jour, un drapeau roulé ou le bras, la nuit, une lumière blanche ;

Le signal d'*arrêt* : le jour, soit en agitant verticalement le bras ou un drapeau roulé, soit en élevant les bras de toute leur hauteur ; la nuit, en agitant verticalement une lumière blanche.

SIGNAUX AU SIFFLET DE MARINE

Les signaux au sifflet *de marine*, appuyés par les signaux à main indiqués aux articles précé-

dents, sont employés dans les manœuvres à la machine.

Deux coups de sifflet *prolongés* commandent « *en avant* ».

Trois coups de sifflet *prolongés* commandent « *en arrière* ».

Plusieurs coups de sifflet *saccadés* commandent « *halte* ».

SIGNAUX A LA TROMPE OU A LA CORNE

On emploie sur certains points les trompes ou les cornes pour annoncer l'approche des trains ou machines.

Plusieurs coups de trompe vivement répétés constituent un signal d'alarme appelant l'attention de tous les Agents qui l'entendent.

REMARQUE IMPORTANTE

La direction des mouvements dans les manœuvres est déterminée par la position de la cheminée de la machine par rapport au Mécanicien. La cheminée précède le Mécanicien dans tout mouvement *en avant* et le suit dans tout mouvement *en arrière*.

Pour les autorails, l'avant et l'arrière se trouvent définis par la position du Conducteur. La direction « *avant* » est celle vers laquelle regarde normalement le Conducteur ; la direction « *arrière* » est la direction opposée.

Tout Agent qui s'aperçoit qu'un mouvement va provoquer un accident doit sans hésitation ni retard et de sa propre autorité faire les signaux nécessaires pour arrêter ce mouvement. Il prévient ensuite l'Agent qui commande la manœuvre.