

Distribution M.T.

INSTRUCTION DE SERVICE MT 11 b N° 2

3(1) 3(1)¹ bis 5.22.23.
25

ROLE DU CHEF CONDUCTEUR ELECTRICIEN

(1) n'intéresse que
les dépôts électriques

SOMMAIRE

S.N.C.F. - REGION OUEST
MATÉRIEL ET TRACTION

LE 31 MAI 1949

COMPTABILITÉ

N°

Pages

Chapitre I

- Généralités sur le rôle du chef
conducteur électricien

1

Chapitre II

- Connaissances qu'un chef conducteur
électricien doit posséder

3

Chapitre III

- Circonscription des chefs conducteurs
électriciens

5

Chapitre IV

- Programme des chefs conducteurs
électriciens

7

Chapitre V

- Contrôle et surveillance générale du
service

9

Chapitre VI

- Instruction du personnel, conférences,
examens et autorisations

15

Chapitre VII

- Relations avec les autres Services

22

Chapitre VIII

- Documents à établir par le chef
conducteur électricien

23

Chapitre IX

- Rôle des chefs conducteurs électriciens
en ce qui concerne la visibilité des
signaux et la conduite du frein.

24

CHAPITRE I

GENERALITES SUR LE ROLE DU CHEF CONDUCTEUR ELECTRICIEN

Article 1 - Le chef conducteur électricien est essentiellement chargé de contrôler la valeur professionnelle d'un groupe de C&E. nommément désignés et de perfectionner leurs connaissances.

Article 2 - Le premier devoir du chef conducteur électricien est de donner l'exemple et d'exiger des agents qu'il accompagne l'obéissance aux ordres reçus.

- 1°- Obéissance aux règlements de sécurité et d'abord obéissance passive aux signaux
- 2°- Obéissance aux instructions sur les mesures à prendre pour se mettre à l'abri des accidents
- 3°- Obéissance à toutes les règles générales exposées dans le manuel du conducteur électricien et à toutes les consignes particulières données par les chefs d'arrondissement.

Le chef conducteur électricien ne doit jamais laisser commettre devant lui une imprudence sans la relever, qu'elle engage la sécurité des trains ou bien la sécurité individuelle des agents, et ceci non seulement lorsqu'il est sur la locomotive (1), mais également quand il circule dans les dépôts, gares, relais ou postes de visite.

Article 3 - Le chef conducteur électricien doit posséder les qualités physiques et professionnelles du très bon conducteur électricien, mais à un plus haut degré comme il est de rigueur pour un chef responsable.

Il doit en effet, pouvoir en toutes circonstances, non seulement remplacer n'importe quel conducteur ou aide-conducteur électricien, mais encore être pour ces agents un parfait instructeur.

Le chef conducteur électricien doit donc être un parfait conducteur, apte à conduire tous les trains. D'esprit calme et pondéré, il doit être capable d'une parfaite maîtrise quand les difficultés imprévues surgissent. Il doit avoir le goût du métier, s'intéresser vivement à tout ce qui touche aux locomotives et être assez observateur pour découvrir sans retard les anomalies de leur fonctionnement, en déterminer les causes, et y faire remédier à coup sûr.

...

(1) Dans cette Instruction, le mot "locomotive" est employé pour désigner tout engin moteur électrique (750 V, 1500 V) : locomotives électriques, automotrices avec ou sans remorques.

Ce jugement ne s'acquiert d'ailleurs que par l'étude approfondie des divers types de locomotives et des instructions s'y rapportant.

Article 4 - Le chef conducteur électricien doit être aussi un éducateur, capable d'apprécier les différents traits du caractère des agents qu'il a à surveiller, de discerner la meilleure méthode à employer pour parfaire leur instruction professionnelle, de les juger à l'ouvrage pour qu'ils soient affectés au service qui convient le mieux à leurs aptitudes et dans lequel leur rendement sera le plus sûr.

Cette partie du rôle du chef-conducteur électricien n'est d'ailleurs pas toujours la plus facile car il doit savoir se mettre à la portée de tous les agents sous ses ordres, aussi bien dans ses explications, que dans ses démonstrations, il doit faire preuve de patience, de persévérance, de ténacité, de bonne humeur et donner l'exemple d'un esprit pratique et méthodique, aussi bien dans les travaux de préparation que d'entretien (petites réparations) qu'il doit exécuter de temps à autre devant les débutants et les négligents.

Article 5 - le chef-conducteur électricien doit enfin être convaincu qu'une des conditions essentielles pour exceller dans l'art de conducteur électricien, est de ne rien laisser à l'imprévu :

- un oubli paraissant insignifiant provoque parfois des avaries extrêmement importantes.
- une avarie insignifiante peut détourner momentanément l'attention du conducteur électricien, l'empêcher de voir un signal fermé et être la cause indirecte d'un accident très grave.

Il doit faire partager cette conviction à tous ses subordonnés.

Article 6 - En résumé, le chef conducteur électricien doit, comme tous les chefs, à quelque degré de la hiérarchie qu'ils appartiennent, donner l'exemple de la bonne tenue, de l'exactitude, de l'application au travail, de la connaissance approfondie de leur métier, de la patience et de la bienveillance qui n'excluent pas la fermeté.

A ces conditions, il s'imposera incontestablement à tous les agents sous ses ordres et obtiendra sans peine l'amélioration de leurs capacités professionnelles confirmant une fois de plus la maxime : "Tant vaut l'instructeur, tant valent les élèves".

CHAPITRE II

CONNAISSANCES QU'UN CHEF CONDUCTEUR ELECTRICIEN DOIT POSSEDER

Article 7- Le chef conducteur électricien doit posséder d'abord les notions d'électricité nécessaires à la parfaite compréhension de tout ce qui concerne la traction électrique depuis la distribution de l'énergie jusqu'à son utilisation.

Il doit également connaître à fond les questions relatives :

A - à la distribution de l'énergie électrique le long des voies

- prescriptions concernant les lignes électrifiées par troisième rail (Instruction de Service M.T. 33c n°2)
- lignes électriques et leurs supports - lignes électrifiées - lignes (caténaires) de traction électrique à courant continu 1500 V - prescriptions d'exploitation - (Instruction Générale M.T. 33c n°1)

B - au fonctionnement des mécanismes des locomotives et du frein continu des trains et des locomotives

- particularités des mécanismes et équipements électriques de chacun des types de locomotives (schémas des circuits électriques et notice de fonctionnement).
- divers modes de graissage des organes des locomotives et leur périodicité.
- fonctionnement général du frein (Westinghouse et Jourdain-Monneret) fonctionnement particulier des différents organes qui le constituent; instructions en vigueur concernant l'utilisation du frein continu aux trains de voyageurs et de marchandises.

C - Aux visites et à l'entretien courant des locomotives

Le chef conducteur électricien doit être au courant de l'entretien des locomotives.

- en particulier, il doit connaître parfaitement les conditions dans lesquelles sont effectuées les visites systématiques autres que celles assurées par le service de l'atelier. En effet, le cas échéant, il doit lui être possible d'effectuer lui-même ces travaux.

- le chef conducteur électricien doit également suivre l'état du matériel qui est placé sous sa surveillance en se tenant au courant des kilomètres parcourus et de l'exécution des visites accomplies par l'atelier, visites réduites, visites complètes, révision générale etc...

- en dehors des visites systématiques, il doit contrôler très sérieusement les opérations demandées par le personnel de conduite (consultation du livre de bord). Cet examen peut lui permettre de déceler, le cas échéant, des conducteurs maladroits et d'intervenir auprès de ces derniers pour corriger leurs défauts. En suivant avec discernement cette partie du service, le chef conducteur électricien se rend le meilleur auxiliaire des chefs de dépôt et des dirigeants de l'atelier pour obtenir un entretien de bonne qualité, économique, et éviter les incidents en ligne.

D - à la consommation d'énergie électrique pour la remorque des trains

Le chef conducteur électricien doit surveiller les consommations d'énergie pendant la remorque des trains, dépister par l'examen des carnets de consommation les agents qui dépensent trop et parfaire leur éducation.

E - aux documents qu'il doit consulter pour être au courant des résultats obtenus par les locomotives et équipes placées sous sa surveillance.

Le Chef conducteur-électricien doit consulter les relevés de punitions "mod. 7 P 10" des agents de conduite. L'examen de ces relevés lui permet de connaître et de prendre note du nom des agents responsables d'incidents, en vue de les accompagner et de les suivre particulièrement.

L'examen du livre "B" réservé aux dérangements des appareils enregistreurs de la vitesse et de la position des signaux lui permet de se rendre compte que les déficiences relevées ont été suivies des réparations utiles.

F - aux connaissances qu'il doit exiger du personnel de conduite

- règlements et instructions générales de sécurité
- règlements et instructions régionales de sécurité et instructions de service
- instructions régionales sur les manœuvres
- manuel du conducteur électricien
- recueils de schémas concernant les locomotives
- manuel du frein
- les précautions générales à observer pour éviter les accidents

Le chef conducteur électricien doit revoir très fréquemment ces documents pour n'en pas perdre de vue les dispositions essentielles et les raisons les motivant et être à même, en toutes circonstances, de s'y conformer et de les enseigner au personnel de conduite.

Article 8 - Le chef conducteur électricien doit en outre avoir :

1° - une connaissance des règlements et Instructions de sécurité particuliers aux régions voisines quand les locomotives de leur

circonscription y sont engagées régulièrement ou exceptionnellement.

2°- une connaissance approfondie de toutes les lignes parcourues par les locomotives de l'arrondissement : situation des bifurcations, embranchements et gares, profils et tracés en plan, emplacement des signaux et en particulier de ceux dont la visibilité est réduite.

3°- une pratique assez longue, comme conducteur électricien aux services durs marchandises et surtout, trains express et rapides.

4°- des notions sur l'entretien du matériel qu'il peut acquérir par l'étude des documents techniques s'y rapportant. Il a d'ailleurs la faculté de compléter ses connaissances en suivant dans les ateliers de dépôt l'exécution des réparations importantes.

5°- la connaissance de la feuille de service, roulement : de rames, de locomotives, d'agents, etc... et du carnet d'affectation des dépôts de sa circonscription, ainsi que leurs services de visites.

Article 9 - Par ailleurs, le chef conducteur électricien doit avoir sur lui le "papillon" résumant les opérations à effectuer pour procéder au retrait d'une bande Flaman et la conduite à tenir en cas d'accident.

CHAPITRE III

CIRCONSCRIPTION DES CHEFS CONDUCTEURS ELECTRICIENS

Article 10 - Le Service Régional fixe le nombre des chefs conducteurs électriciens affectés à chaque arrondissement. La répartition en est faite par le chef d'arrondissement en accord avec le Service Régional.

Article 11 - A chaque chef conducteur électricien est fixée une circonscription de surveillance. Cette circonscription comprend un certain nombre de dépôts, relais ou postes de visites tels que pour chaque chef conducteur électricien, l'importance du nombre d'agents à surveiller soit sensiblement égale.

La résidence du chef conducteur électricien est fixée en principe au dépôt d'attache du personnel de conduite placé sous sa surveillance.

Article 12 - En ce qui concerne les locomotives et compte tenu de leur banalisation, le chef conducteur électricien a à surveiller l'ensemble des locomotives utilisées par le personnel qu'il a à instruire.

Dans le cas où plusieurs chefs conducteurs électriciens sont nécessaires au même dépôt, le personnel de conduite est réparti entre eux, sous réserve de révision périodique de cette répartition.

Article 13 - Un ou deux chefs conducteurs électriciens peuvent être attachés à l'arrondissement pour enquêtes, accompagnements spéciaux, étude de questions générales intéressant l'ensemble de l'arrondissement.

Article 14 - Les chefs conducteurs électriciens sont directement sous les ordres du chef d'arrondissement et de son adjoint, qu'ils soient attachés à l'arrondissement ou à un dépôt. Dans ce dernier cas, ils sont également et le plus souvent à la disposition du chef de dépôt pour les accompagnements urgents nécessités par des incidents, détresses ou pertes de temps.

Les ordres d'accompagnements donnés par le chef d'arrondissement sont transmis au chef conducteur électricien par l'intermédiaire du chef de dépôt auquel il est rattaché, pour que celui-ci soit au courant.

Le chef conducteur électricien doit avant chaque départ, inscrire sur un carnet placé dans le bureau du chef de dépôt, les trains qu'il va accompagner de manière que celui-ci sache où le trouver en cas de besoin.

Ce carnet sert en même temps au chef de dépôt à indiquer au chef-conducteur électricien, lorsqu'il n'a pas pu le voir, les conducteurs électriciens ou les trains qu'il désire faire accompagner et inversement, au chef conducteur électricien pour signaler au chef de dépôt les remarques qu'il a faites au cours de ses accompagnements et qui intéressent particulièrement le chef de dépôt.

Le chef conducteur électricien est donc un collaborateur immédiat des chefs de dépôt qu'il doit tenir au courant au jour le jour de ses constatations concernant, soit le personnel de conduite, soit l'état des locomotives.

Mais il ne doit pas perdre de vue qu'il est avant tout le représentant du chef d'arrondissement et qu'il a le devoir de le renseigner par ses rapports de tournées et par notes spéciales.

En outre, il doit se présenter à lui ou à son adjoint chaque fois qu'il en a l'occasion.

Article 15 - Les chefs conducteurs électriciens des circonscriptions voisines, qu'ils appartiennent au même arrondissement ou à des arrondissements différents, doivent se communiquer tous les renseignements pouvant être utiles à l'accomplissement de leurs tâches respectives.

CHAPITRE IV

PROGRAMME DE SERVICE DES CHEFS CONDUCTEURS ELECTRICIENS

Article 16 - Le service des chefs conducteurs électriciens consiste essentiellement en un certain nombre de contrôles et en l'instruction du personnel de conduite.

- a) contrôles périodiques d'organes principaux de toutes les locomotives et contrôles supplémentaires nécessités par un état d'entretien paraissant douteux.
- b) contrôle des postes isolés (relais, postes de visites, garages)
- c) contrôle du service des conducteurs électriciens.

Les premiers contrôles (a et b) se font généralement au cours des accompagnements, principalement pendant la préparation des locomotives ou après l'arrivée à destination.

De même, les interrogatoires ^{loco} pour juger les connaissances des agents sur les règlements, sur le fonctionnement des locomotives, peuvent se faire également avant ou après les accompagnements, mais elles se font aussi au cours des conférences et des examens annuels.

La tâche du chef conducteur électricien est donc extrêmement vaste, puisqu'il doit voir le plus souvent possible tous les agents et les locomotives placés sous sa surveillance et qu'il a à remplir de nombreuses autres missions.

Il faut donc qu'il établisse à l'avance un programme qui doit lui servir de guide et lui permettre d'accomplir la totalité de sa tâche.

Sans emploi du temps établi à l'avance, le chef conducteur électricien s'expose à des omissions qui compliquent ensuite son travail et compromettent les résultats de son action.

Il faut, en effet, que chaque locomotive et chaque agent, ainsi que chaque poste isolé soit contrôlé périodiquement et régulièrement.

Doivent donc être inscrits au programme du service du chef conducteur électricien :

- le programme des tournées
- le programme des examens, interrogations, conférences

Article 17 - Etablissement du programme de tournées.

Ce programme doit comporter :

- les accompagnements spéciaux, prescrits par le Service Régional et le chef d'arrondissement, quand ils sont connus à l'avance.
- les accompagnements demandés par les chefs de dépôt.

Le chef conducteur électricien complète par les accompagnements qu'il estime devoir effectuer pour suivre chaque agent et visiter chaque poste isolé suivant une périodicité déterminée.

Pour le guider dans le choix de ses accompagnements, le chef conducteur électricien doit s'attacher à suivre surtout les agents dont les capacités sont médiocres et les locomotives dont l'état laisse à désirer, jusqu'à ce qu'il y ait une amélioration marquée des qualités professionnelles des agents en cause et après avoir obtenu une amélioration de l'état du matériel.

Une petite chose suffit parfois pour qu'un agent inexpérimenté n'arrive pas à assurer un service convenable.

Le chef conducteur électricien doit aussi accompagner les agents qui le demandent et choisir pour ces accompagnements les trains les plus difficiles du service assuré par l'agent en cause.

A chaque changement de service, il doit s'assurer que la marche des trains peut être suivie par les locomotives désignées pour les remorquer avec les charges indiquées.

Le cas échéant, il signale à l'arrondissement, par note spéciale, les anomalies relevées dans la marche de ces trains et les corrections qu'il juge utiles.

Enfin, il doit réserver une place dans son programme pour l'accompagnement des trains supplémentaires à certaines périodes de pointe et ne pas oublier que sa surveillance doit être encore plus active aux époques de paye ou de gratification de fin d'année.

Article 18 - Etablissement du programme de conférences et d'interrogations.

En dehors des interrogations qu'il doit faire subir aux agents qui dépendent de lui, le chef conducteur électricien peut recevoir mission de son chef d'arrondissement de faire à des dates fixées :

- une série de conférences
- de procéder à des interrogations (examens annuels)

En conséquence, il doit tenir compte de la préparation et de l'exécution de ces conférences, et de ces interrogations lors de l'établissement de son programme de service.

CHAPITRE V

CONTROLE ET SURVEILLANCE GENERALE DU SERVICE

Article 19 - Comment doit se faire un accompagnement :

1°- Préparation de la machine

L'accompagnement doit, à moins de circonstances exceptionnelles justifiées, être précédé de la surveillance de la préparation de la locomotive, qu'elle soit faite par l'équipe qui doit assurer la conduite du train, par une autre équipe ou par du personnel de visite.

Une préparation et une visite convenables avant le départ sont en effet les seuls moyens de réduire au minimum les probabilités d'incidents en cours de route et libérer le chef conducteur électricien de ce souci pendant la remorque du train.

Pour que la visite soit fructueuse il faut que le chef conducteur électricien examine tous les organes de la locomotive qui ont un rôle primordial pour le démarrage, la bonne marche et le freinage du train.

Il doit également, au cours de cette visite, se rendre compte s'il n'existe pas de pièces manquantes, desserrées ou déformées pouvant compromettre en ligne, soit la sécurité, soit la marche normale du train.

Le chef conducteur électricien doit exiger que toutes les opérations de préparation soient effectuées avec la méthode et le soin prescrits par le manuel du conducteur électricien, et que toutes les précautions concernant la sécurité du personnel soit observées.

Son attention doit non seulement se porter sur les opérations qui sont couramment effectuées par les conducteurs électriciens, mais surtout sur celles qui ont une tendance à être négligées, en particulier :

- bon état de l'outillage
- bon état du matériel de rechange (fusibles, demi-accouplements, etc..)
- bon fonctionnement des sablières
- bon fonctionnement du frein à main
- plombage de l'appareil enregistreur de vitesse et répétiteur de signaux, état de la bande Flaman, position du bouton d'isolement pour les engins équipés du répétiteur

Augereau.

- bon état de l'attelage de secours (le cas échéant)
- vérification de l'étanchéité des appareils de frein suivant les prescriptions du Manuel du frein, 2ème partie (Notice Technique MT 22 a n°4).

Le Chef conducteur-électricien relèvera lui-même, avant chaque accompagnement, les ralentissements affichés et s'assurera que les CRE les ont bien inscrits sur leurs carnets de ralentissements.

2°- Remorque des trains - A la mise en tête de la locomotive, le Chef conducteur-électricien s'assure que le CRE applique bien les prescriptions de la NT MT 22a n°4 2ème partie, tant en ce qui concerne l'attelage que l'essai des freins. Puis, s'il dispose du temps nécessaire...

En cours de route, la principale préoccupation du chef conducteur électricien doit être l'observation des signaux par le conducteur électricien. Dans le cas de rencontre de signaux fermés, éteints ou en position douteuse, comme dans tous les cas de marche à vue, le chef conducteur électricien doit exiger le respect absolu des règlements et plutôt en exagérant la prudence.

Dans tous les cas, si le chef conducteur électricien estime que cette obéissance n'est pas conforme à la sécurité, il doit intervenir vite et énergiquement.

Tout en observant les signaux et la voie, il doit surveiller le travail du conducteur électricien et de son aide :

- a) vérifier que l'horaire est bien suivi en respectant toutes les limites de vitesse et d'intensité (~~les conducteurs électriciens doivent à cet effet, utiliser les cartons de marche réglementaires à l'exclusion de tout autre~~)
- b) vérifier que les conducteurs électriciens conduisent leur train le plus économiquement possible :
 - utilisation du profil de la ligne
 - manœuvres rationnelles du contrôleur ou manipulateur tant aux démarrages qu'en cours de route.
 - freinages corrects.
- c) vérifier fréquemment la pression d'air dans les appareils de frein
- d) vérifier également la tension en ligne et la tension à la batterie.

Il doit veiller à ce que les essais des appareils de frein en marche soient bien effectués aux points de la ligne désignés.

Il doit veiller également à ce que les conducteurs électriciens et leurs aides surveillent bien leur train en profitant des documents.)

endroits de la ligne où cette opération ne présente aucun danger pour eux.

Pendant la marche du train, les observations au personnel et plus particulièrement au conducteur électricien doivent être évitées dans la mesure du possible. Il est préférable de noter les erreurs commises et de les commenter à la rentrée au dépôt ou pendant un stationnement assez long. Toutefois, si ces erreurs compromettent la bonne marche du train ou la sécurité, il convient d'intervenir énergiquement, en se substituant, si besoin est, momentanément à l'un ou à l'autre des agents de conduite.

3°- Rentrée de la locomotive soit au dépôt, soit dans un relais ou dans un poste de visite, soit sur une voie de garage.

La remorque du train terminée, le chef conducteur électricien accompagne la machine soit sur une voie de garage, soit au dépôt, soit dans un relais ou un poste de visite et procède dans tous les cas avec le conducteur électricien et le cas échéant, avec le visiteur ou faisant fonctions, à la visite de la locomotive en veillant à ce que tous les agents se protègent correctement avant de commencer cette visite.

~~Il arrête avec le conducteur électricien la liste des réparations à demander tout de suite et de celles qui peuvent attendre la visite périodique normale au dépôt.~~

Toutes ces réparations doivent être mentionnées sur le livre de bord.

S'il s'agit de petits travaux pouvant être effectués par les agents du poste isolé (visiteur ou faisant fonctions), il ordonne d'y procéder.

Dans le cas où les travaux ne peuvent être effectués sans le concours d'agents d'entretien de dépôt, deux cas peuvent se présenter :

- a) la locomotive est en état de retourner à son dépôt d'attache, il faut alerter le dépôt immédiatement.
- b) la locomotive n'est pas en état d'être engagée en ligne, exiger l'exécution des réparations sur place si les moyens en personnel et en matériel le permettent. Dans le cas contraire, il prend toutes dispositions pour l'acheminement HLP de la locomotive avariée à son dépôt d'attache.

Sur la banlieue parisienne où il existe un poste de visite à chaque terminus, le chef conducteur électricien signale au visiteur les réparations à effectuer; celui-ci intervient aussitôt ou demande des instructions au dépôt intéressé et s'il y a lieu, fait différer la locomotive.

Le chef conducteur électricien commente ensuite devant le conducteur électricien et son aide les incidents ou les erreurs dans la conduite notés en cours de route, en termes simples et à la portée des deux agents.

Son accompagnement n'aura été profitable que s'il a la certitude, en quittant l'équipe, de lui avoir appris quelque chose ou d'avoir corrigé une façon de faire préjudiciable à la bonne marche des trains et à la bonne tenue de la locomotive

4°) Relevé des dépenses d'énergie électrique - Le chef conducteur électricien doit suivre d'une façon toute particulière cette importante question.

Par analogie avec la traction vapeur, le souci des dépenses d'énergie électrique doit être le même que le souci des dépenses de combustibles, des locomotives à vapeur.

Le chef conducteur électricien doit connaître l'énergie consommée en moyenne par catégorie de trains remorqués, par tonnage et par type de locomotives de même que l'influence sur cette dépense des temps gagnés.

Il doit relever les dépenses faites aux trains qu'il accompagne et en tirer des conclusions utiles, soit sur la façon de conduire du conducteur électricien, soit sur les conditions spéciales de marche du train ou dans certains cas, sur l'état de la locomotive.

5°) Accompagnements de trains empruntés par des personnages officiels

Dès l'arrivée de ces trains, le chef conducteur électricien doit passer immédiatement par dépêche à l'Ingénieur en chef et à son chef d'arrondissement le compte rendu de la marche du train et, le cas échéant, les principales causes du retard.

La dépêche doit toujours comporter les temps gagnés ou perdus par la Traction, ainsi que les temps perdus par le Matériel; au cas où il n'y a pas de temps perdu ou gagné, la mention : "rien pour la Traction, ni le Matériel".

6°- Pertes de temps aux trains accompagnés.-

Lorsque la remorque d'un train quelconque a donné lieu à une perte de temps au compte des Services Traction et Matériel, le chef conducteur électricien annote le bulletin en y indiquant succinctement les causes et, le cas échéant, les responsabilités.

S'il s'agit de pertes de temps dues à un horaire mal établi, à un type de locomotive ne convenant pas ou à des causes relevant d'autres Services, un rapport spécial doit être adressé au chef d'arrondissement.

7°) Epreuves d'étanchéité des appareils et des conduites du frein

Ces épreuves doivent être faites en présence des agents de conduite pour les initier aux vérifications qu'elles comportent. Il faut en cette occasion, leur faire bien comprendre le but de ces épreuves, l'intérêt qu'ils ont à avoir des locomotives sans fuites d'air, comment on découvre ces fuites et les inciter à en demander la suppression.

Les fuites et mauvais réglages des appareils sont signalés aux dépôts par le chef conducteur électricien, ainsi que les constatations anormales faites en ce qui concerne l'usage du frein par les conducteurs électriciens.

8°) Accompagnement des locomotives et éléments sortant de R.G.

Le chef conducteur électricien peut être désigné pour accompagner les locomotives en rodage sortant de RG ou de RA des ateliers ou ayant subi des modifications et vérifier comment se comportent ces locomotives. En ce qui concerne les rodages des locomotives sortant de RG et RA, il doit suivre particulièrement leur tenue en ligne, les détails d'exécution des RA et des RG étant plus particulièrement du ressort des contrôleurs chargés de l'entretien.

En ce qui concerne l'accompagnement d'une locomotive venant de subir une modification, le chef conducteur électricien accompagnateur doit apprécier les avantages de la modification ou en faire la critique.

Il doit bien connaître cette modification de façon à pouvoir en parler en toute connaissance de cause au personnel de conduite.

Article 20 - Surveillance dans les dépôts, gares et postes isolés

1°) Surveillance des manoeuvres de dépôt et de gare

Les agents et locomotives assurant les manoeuvres de dépôt et de gare doivent être suivis au même titre que les autres agents et locomotives et cette surveillance doit s'exercer surtout la nuit et à l'improviste.

Les manoeuvres de gare et de dépôt sont souvent assurées par des agents fatigués ou n'ayant pas donné satisfaction sur la ligne. Il convient donc de les surveiller de très près.

L'entretien et la propreté des locomotives assurant ces manoeuvres doivent faire l'objet des soins du dépôt et le chef conducteur électricien doit contrôler à ce sujet les demandes de réparations faites par les agents de conduite et relever leurs omissions.

2°) Surveillance des postes isolés.-

On entend par poste isolé Traction l'ensemble constitué par une ou plusieurs voies affectées au stationnement plus ou moins prolongé ou au garage de locomotives, et par des locaux affectés au Service de la Traction à l'usage : soit d'un personnel de visite et d'entretien, soit d'agents de conduite.

Le chef conducteur électricien est tenu de faire aussi souvent que possible la visite des postes isolés placés sous sa surveillance.

Dans tous les cas, le chef conducteur électricien doit, en premier lieu vérifier que toutes les mesures réglementaires ont bien été prises par les agents Traction avant de laisser les locomotives en stationnement.

De plus, et même s'il s'agit de simples garages où aucune opération d'entretien n'est effectuée, le chef conducteur électricien doit vérifier que les mouvements de locomotives sont bien effectués pour permettre au personnel Traction d'assurer un travail de préparation et de visite dans les meilleures conditions.

S'il s'agit de postes de visites, le chef conducteur électricien doit y contrôler le service assuré par le personnel de visite, vérifier l'activité des agents, observer l'exécution des travaux de petit entretien courant effectués par eux, s'inquiéter des moyens dont dispose le personnel pour y procéder (outillage, conditions de travail, pièces de rechange, matières de consommation courante, etc...)

S'il s'agit d'un local mouvement, le chef conducteur électricien doit contrôler la tenue des documents de service, vérifier les tableaux d'affichage, s'inquiéter de la situation des locomotives en stationnement et du service des conducteurs électriciens chargés de leur conduite, et ne pas oublier de vérifier comment s'effectue la visite et la préparation des locomotives avant leur mise en ligne.

Il doit vérifier l'état des locaux, non seulement du point de vue bâtiments proprement dits, mais encore du point de vue hygiène et propreté. Il doit vérifier si des locaux comportent le mobilier, les ustensiles de réfectoires et les équipements de couchage prévus.

Il doit s'inquiéter des conditions d'utilisation des locaux, des conditions d'éveillage des agents couchant dans ces locaux.

Enfin, il doit relever les réclamations portées par les agents sur le livre "ad hoc" pour en communiquer la teneur au dépôt et à l'arrondissement. Il doit viser ce livre pour montrer au personnel qu'il a bien pris connaissance des réclamations portées.

CHAPITRE VI

INSTRUCTION DU PERSONNEL DE CONDUITE, CONFERENCES, EXAMENS et AUTORISATIONS.--

Article 21 - Conférence au personnel de conduite

La notice technique MT 22 a N°1 du 31 juillet 1947 fixe les conditions dans lesquelles sont faites les conférences au personnel de conduite.

Le chef conducteur électricien est, en principe, chargé d'assister l'instructeur d'arrondissement et de procéder à la répétition des conférences.

Par ailleurs, le chef conducteur électricien peut, en dehors de ces conférences mensuelles, faire une fois par semaine, par exemple, une conférence hors programme. Dans ce cas, il doit profiter de cette occasion pour citer toutes les anomalies qu'il a relevées au cours de ses accompagnements, les fautes qu'il a vu commettre, les conséquences graves qu'elles auraient pu avoir et les moyens de les éviter. Il y a lieu de commenter également ~~les statistiques et pertes de temps et de détresses~~ de façon à entretenir une certaine émulation entre les conducteurs électriciens des différents dépôts de l'arrondissement. Les causes des avaries doivent être bien expliquées, au besoin sur la locomotive elle-même en montrant à chacun les appareils en cause.

De même, les fautes graves de sécurité récentes et marquantes doivent être commentées et les prescriptions réglementaires s'y rapportant, rappelées.

On ne répète jamais assez aux agents de conduite l'importance de l'observation des règlements de sécurité et en particulier l'observation de la marche à vue, le meilleur moyen d'attirer leur attention et de les instruire est incontestablement l'exposé des plus graves accidents connus et leurs commentaires convenablement présentés.

...

Il faut, au cours de ces conférences, arriver à intéresser les auditeurs, de façon que leur attention soit bien en éveil, en se gardant de faire apparaître l'ignorance de certains d'entre eux, quitte à les prendre ensuite séparément et à leur faire comprendre que dans leur intérêt, ils doivent travailler, mais il faut à toute force éviter de les ridiculiser, car c'est la meilleure manière de faire le vide aux conférences.

Les instructions parues récemment doivent faire l'objet d'explications détaillées pour qu'elles soient comprises de tous et connues le plus rapidement possible.

Article 22 - Contrôle de marche à vue

a- Le chef conducteur électricien peut être désigné par son chef d'arrondissement pour effectuer mensuellement des contrôles de marche à vue sur le terrain. Ces contrôles effectués avec toute la discrétion nécessaire, à des dates et lieux déterminés, en accord avec le Service de l'Exploitation, doivent être faits de préférence en des points où la marche à vue est difficile à observer en raison des circonstances locales (tranchées, courbes, etc...)

Le chef conducteur électricien chargé de ces contrôles doit cependant se placer dans des conditions normales pour présenter le signal d'arrêt à main.

b - chaque année, une campagne destinée à rappeler aux agents de conduite les précautions à prendre pour observer la marche à vue est organisée à l'approche de la mauvaise saison (brouillard, neige, etc...) Le rôle du chef conducteur électricien est particulièrement important au cours de cette campagne.

Il doit en particulier :

- interroger personnellement le plus grand nombre possible d'agents sur les prescriptions réglementaires relatives à la marche à vue, augmenter le nombre des contrôles sur le terrain.

Article 23 - Journée du mécanicien.-

La Notice Technique MT 22 a n°1 fixe les conditions dans lesquelles est organisée la journée du mécanicien.

Le chef conducteur électricien est amené à collaborer avec l'instructeur d'arrondissement pour traiter, en particulier, les questions techniques prévues au programme de cette journée.

Article 24 - Examens annuels

La Notice Technique MT 22 a n°1 fixe également les conditions

dans lesquelles se déroulent les examens annuels du personnel autorisé à la conduite des locomotives.

Le chef conducteur électricien peut être désigné pour assister l'instructeur d'arrondissement.

Article 25 - Examen pour le grade d'élève-conducteur électricien.

Le tableau des filières indique les grades qui permettent d'accéder par examen au grade d'élève-conducteur électricien.

Les agents de ces grades ayant été reconnus aptes, au point de vue médical, à assurer un service de conduite doivent, pour obtenir l'autorisation à la conduite des trains sur la ligne, être examinés par une Commission spéciale dont le Chef conducteur-électricien fait partie.

Avant de subir cet examen, les candidats doivent faire un stage de conduite. Au cours de ce stage, le chef conducteur électricien doit s'assurer que les candidats possèdent assez de connaissances pour se présenter à l'examen avec chances de succès.

Le programme de l'examen figure à l'annexe II au fascicule VI du Règlement du personnel, il comprend des épreuves écrites, orales et pratiques.

Lorsque les candidats ont satisfait aux épreuves écrites et orales, le chef conducteur électricien leur fait exécuter des trains d'essai.

Ces trains, au nombre de deux, doivent comporter :

- un train de marchandises (parcours minimum : 75 km)
- un train omnibus, rapide ou express (parcours minimum : 100 km)
- une préparation complète de locomotive au départ
- une visite à l'arrivée avec demande de réparations.
- un certain nombre de démontages et remontages d'organes de locomotives sur lesquels le candidat aura été préalablement interrogé.

Des déféctuosités seront créées sur des locomotives au dépôt, les candidats devront les déceler et savoir y remédier.

Au cours de la remorque des trains d'essais, le chef conducteur électricien doit vérifier si pratiquement le candidat a des notions suffisantes sur le maniement du frein des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Il s'entendra également avec le Service de l'Exploitation pour qu'au cours de la conduite d'un de ces trains, le candidat soit amené à rencontrer sans être prévenu, un signal imposant la marche à vue, afin qu'il puisse se rendre compte de la façon dont le candidat en observe les prescriptions.

Le procès-verbal de l'examen mentionne les conditions dans lesquelles cette épreuve spéciale a été subie par le candidat.

Pour donner, en fin d'examen pratique, une note numérique aussi juste que possible, le chef conducteur électricien doit relever en cours de route les fautes commises et attribuer une note de mérite séparée pour chaque partie de l'essai qu'il affecte d'un coefficient.

Par exemple :

- conduite de la locomotive en cours de route	coefficient	2
- usage du frein continu	d°	2
- respect de l'horaire	d°	1
- observation des signaux et limites de vitesse	d°	2
- tenue en service, maîtrise de soi, autorité sur l'aide, surveillance et correction de son travail	d°	1

Soit au total, le coefficient 8 prévu par le règlement du Personnel.

Il est rappelé que les autres épreuves pratiques sont dotées des coefficients ci-après :

- Visite, avant le départ, d'une locomotive électrique. Réparation et graissage de la locomotive - visite à l'arrivée - recherche des causes d'une panne provoquée artificiellement coefficient 3
- Démontage et remontage de certains organes d'une locomotive électrique - Exécution de certaines mesures destinées à remédier aux avaries survenues en cours de route ... coefficient 3

Le chef conducteur électricien ne doit pas perdre de vue qu'au cours des essais pratiques, il reste responsable des incidents qui pourraient se produire; il doit redoubler d'attention dans la surveillance de la ligne et de la locomotive et aussi des manoeuvres effectuées par le candidat.

Article 26 - Formation et autorisation des conducteurs électriciens d'express.-

L'autorisation à la conduite des trains sur la ligne délivrée après examen n'est pas suffisante pour la conduite des trains express et rapides.

Une autorisation supplémentaire délivrée sur avis du chef conducteur électricien peut être accordée dans les conditions suivantes :

Le chef conducteur électricien, d'accord avec le chef de dépôt, détermine les agents qui lui paraissent les plus aptes à ce service difficile. Les candidats retenus sont alors mis en stage dans les fonctions d'aide -conducteur avec des conducteurs électriciens instructeurs.

C'est au cours de ce stage, que le chef conducteur électricien se rend compte par des accompagnements, des capacités des candidats et autorise la délivrance de l'autorisation spéciale à la conduite des trains express et rapides.

Au cours de ces accompagnements, le chef conducteur électricien vérifie que les conducteurs électriciens instructeurs connaissent et remplissent bien leurs fonctions, les conseillent et les guident.

Article 27 - Formation et autorisation à la conduite de certaines automotrices spéciales.-

Par la conduite de certaines automotrices spéciales en traction 1500 volts (Budd, Alsthom, 1ère série), des autorisations spéciales sont nécessaires.

Ces autorisations sont délivrées après un stage surveillé par le chef conducteur électricien et sur avis de ce dernier.

Article 28 - Autorisation et examen aux fonctions d'aide-conducteur électricien.

Sur proposition du chef de dépôt, et d'accord avec le chef conducteur électricien, certains agents aptes au point de vue médical, sont mis en stage en vue de leur autorisation aux fonctions d'aide-conducteur électricien. Cette autorisation est délivrée en fin de stage si le candidat a donné satisfaction.

Les agents autorisés dans ces conditions, doivent pour postuler au grade d'aide-conducteur électricien satisfaire à un examen écrit, oral et pratique, défini dans l'annexe II au fascicule VI du Règlement du Personnel.

La commission spéciale chargée de faire passer cet examen comprend un chef conducteur électricien qui s'occupe plus spécialement des épreuves orales et pratiques.

Au cours de ces épreuves, le chef conducteur électricien doit s'assurer que le candidat connaît bien son rôle en ce qui concerne :

- l'arrêt d'un train en cas de défaillance du conducteur électricien (coupe du disjoncteur et abaissement des pantos)
- surveillance de la voie et des signaux, rôle en cas de marche à vue
- connaissance parfaite des signaux de manoeuvres qu'il doit dans certains cas observer pour les répéter correctement à son conducteur électricien.
- connaissance du rôle qu'il peut être amené à remplir en cas de protection, etc....

Article.29 - Autorisations aux manoeuvres de dépôts et de gares

Le chef conducteur électricien est amené à examiner, d'accord avec le chef de dépôt, un certain nombre d'agents en vue de leur autorisation à la conduite des locomotives pour l'exécution de manoeuvres dans les dépôts ou dans les gares.

Article 30 - Autorisation de certains agents des trains

Le chef conducteur électricien peut être amené à examiner certains agents des trains du Service de l'Exploitation pour les autoriser :

- aux fonctions d'aide-conducteur électricien (~~navettes ouvrières~~)
- à se substituer au conducteur électricien (en cas de défaillance de ce dernier) pour arrêter le train et prendre les mesures utiles pour l'immobiliser.

Sur la banlieue 750 volts, cette autorisation comporte de plus l'assurance que le candidat a été instruit pour la mise en place du câble de secours.

Sur la banlieue 1500 volts, cette autorisation comporte l'assurance que le candidat sait manoeuvrer les marchepieds mobiles, utiliser les commandes de fermeture des portes etc....

Article 31 - Stage des attachés

Le rôle du chef conducteur électricien en ce qui concerne la surveillance des attachés pendant leur stage sur les machines est prévu par l'Instruction de Service P 19a de ~~juin 1947~~ ^{15/53} que le chef conducteur électricien doit connaître.

La surveillance doit porter non seulement sur la question professionnelle mais aussi sur la question de leur sécurité personnelle.

Le chef conducteur électricien ne doit pas perdre de vue l'importance de cette mission, les résultats favorables ou défavorables obtenus par les attachés qu'il a instruits pouvant influencer sur l'opinion que ses chefs se font de ses qualités d'instructeur.

Article 32 - Stages de mineurs-ouvriers

Les instructions en vigueur prévoient les conditions dans lesquelles certains mineurs-ouvriers peuvent être admis à faire un stage sur les locomotives avant leur départ au régiment.

Le chef conducteur électricien doit les guider dans l'étude des parties essentielles des Règlements et au cours des accompagnements, s'attacher à faire leur éducation d'une manière méthodique et les instruire spécialement sur les précautions à prendre pour éviter les accidents que des agents aussi jeunes ont une tendance naturelle à négliger.

Il devra être pris note de la façon dont ils se sont comportés sur les locomotives et de ce qu'on peut en attendre dans l'avenir.

Article 33 - Apprentis de 3ème année

Les apprentis de 3ème année qui sont autorisés à effectuer un parcours en locomotives doivent être accompagnés par un chef conducteur électricien qui est chargé de leur donner toutes explications nécessaires ainsi que de veiller à leur sécurité.

Article 34 - Personnes étrangères à la S.N.C.F.

Toute personne étrangère à la S.N.C.F. autorisée à effectuer un parcours en locomotive doit être accompagnée par un agent supérieur du Service de la Traction. Cet agent est, en principe, un chef conducteur électricien s'il s'agit d'une locomotive électrique, il doit, bien entendu, donner à la personne autorisée toutes explications utiles et veiller à sa sécurité.

CHAPITRE VII

RELATIONS DES CHEFS CONDUCTEURS ELECTRICIENS AVEC LES AGENTS

DES AUTRES SERVICES

Article 35 - Dans l'accomplissement de sa tâche, le chef conducteur électricien est constamment amené à être en relation avec des agents des autres Services (Exploitation, Voie et Bâtiments, Matériel), soit pour discuter des améliorations pouvant être apportées dans l'exécution du Service des trains, soit pour effectuer des enquêtes ou de petites études.

1°) Relations avec les représentants du Service de l'Exploitation

En ce qui concerne la circulation des trains, le chef conducteur électricien doit se tenir en relation avec les chefs de P.C. par l'intermédiaire des chefs de Permanence Traction qui les renseigneront sur les conditions réelles de circulation des trains et pourront attirer leur attention sur un certain nombre de points particuliers où leur action peut être utile. Il devra leur communiquer les constatations qu'il a été amené à faire au cours de ses tournées et accompagnements.

De même, il doit se tenir en relation avec les chefs de gare et Inspecteurs de Section pour les renseigner sur les observations qu'il peut faire concernant l'exécution du service par les agents de l'Exploitation (exécution des manœuvres, renseignements à fournir aux conducteurs électriciens, exécution des attelages, épreuves de frein, etc...).

2°) Relations avec les représentants du Service de la Voie

Le chef conducteur électricien doit voir les chefs de district et de section ^{et les contrôleurs} pour les tenir au courant de tout ce qui peut laisser à désirer au point de vue de la tenue des voies, de l'entretien des talus, de l'état des caténaires, etc....

3°) Relations avec les représentants du Service du Matériel

Le chef conducteur électricien doit exiger que les épreuves de frein et d'étanchéité, les visites d'attelages, les opérations concernant le chauffage des trains sont bien exécutées par les visiteurs.

S'il relève des incorrections dans l'exécution de cette partie du service, il doit le signaler au chef visiteur.

Bien entendu, dans tous les cas, il doit rendre compte par écrit à son chef d'arrondissement des constatations faites en indiquant ses interventions.

...

Une action pondérée, courtoise et soutenue des chefs conducteurs électriciens près des agents des autres Services peut contribuer, d'une façon importante, à l'amélioration de la marche des trains, sans nuire aux bonnes relations qui doivent exister entre dirigeants.

CHAPITRE VIII

DOCUMENTS A ETABLIR PAR LES CHEFS CONDUCTEURS ELECTRICIENS

Article 36 -

Le chef conducteur électricien établit au jour le jour un relevé graphique de son service qu'il soumet tous les 15 jours au visa du chef d'arrondissement, ce relevé est établi sur une feuille séparée pour chaque ^{quinzaine} ~~mois~~-calendrier.

L'examen de ce relevé permet au chef d'arrondissement de suivre le travail du chef conducteur électricien et de redresser, par des observations appropriées, les points donnant lieu à critique.

Il établit tous les 5 jours au moins et plus souvent si c'est nécessaire un rapport de tournée mod. 016262 (ex 19 T) (1) en 2 exemplaires, sur lesquels il mentionne toutes les remarques qu'il a faites au cours de ses accompagnements. Un de ces rapports est adressé directement au Chef d'Arrondissement qui donne les suites utiles à toutes ces remarques, un autre est remis au Chef de dépôt intéressé dans le délai le plus court.

Ce rapport ne doit pas être considéré comme une simple formalité; en cas d'incident, il doit permettre rapidement de déterminer les responsabilités.

Certaines questions très importantes doivent être traitées sur un rapport spécial avec beaucoup de précision et de soin, notamment les suggestions pouvant apporter des économies et une amélioration du service.

(1) - L'imprimé 19 T sera utilisé jusqu'à épuisement des stocks.

CHAPITRE IX

ROLE DES CHEFS CONDUCTEURS ELECTRICIENS EN CE QUI
CONCERNE LA VISIBILITE DES SIGNAUX ET LA CONDUITE DU FREIN

Article 37.-

Dans chaque arrondissement, un chef mécanicien ou chef conducteur électricien est spécialement chargé :

- 1°) de l'examen de la visibilité des signaux et des mesures à prendre pour l'améliorer, le cas échéant.
- 2°) de l'éducation et de la surveillance des conducteurs électriciens en ce qui concerne la conduite du frein.

Son rôle est précisé par les Instructions de Service ET 1p n° 5 et n° 6.

Mais le fait qu'un chef mécanicien ou chef conducteur électricien est spécialement chargé de ces questions sur chaque arrondissement, n'enlève nullement aux autres l'obligation d'une part, de signaler au chef d'arrondissement les signaux peu visibles, ou pouvant prêter à confusion, pour qu'il puisse en faire étudier l'amélioration, d'autre part, d'éduquer les mécaniciens et les conducteurs électriciens dont ils ont la surveillance, en ce qui concerne le fonctionnement des appareils de frein et la conduite du frein.

Chaque chef conducteur électricien reste responsable de la visibilité des signaux des lignes parcourues par ses conducteurs électriciens et des incidents de frein qui leur sont imputables.

Le Chef du Service
du Matériel & de la Traction

J. Ricard