

M13, 039

5 -

X
SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Dossier (unique)
d'Impression
-

Règlementation d'exploitation
simplifiée

par les sections de Chemins de fer
de Campagne

1939

13.039/5

20 DEC 1939

Livraison de 11.000 ex. (+ 150
d'appoint) prise par la 4^e Division
(M. Roup), le 19/12/39.

La 3^e Div. a reçu 20 ex.
à charge d'4 adms 5 à chacune
de 1^{er}, 2^e et 3^e Div. (fait le 20/12)
M. Gourdat a reçu 1 ex. remis
par la 4^e Div.

20 DEC 1939

CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE

RÈGLEMENT
D'EXPLOITATION SIMPLIFIÉE

1939

Ex. pour le bonnier

*(13039
5)*

GRAND QUARTIER GÉNÉRAL

Direction des Chemins de Fer

1939

CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION SIMPLIFIÉE

SOMMAIRE

	Pages
PRÉAMBULE	3
PREMIÈRE PARTIE. — Régime normal d'exploitation simplifiée avec téléphone et signaux.	
<i>Chapitre I.</i> — Dispositions générales	5
<i>Chapitre II.</i> — Circulation des trains	8
DEUXIÈME PARTIE. — Régime provisoire d'exploitation avant rétablissement du téléphone et installation de signaux.	12

EXPLOITATION SIMPLIFIÉE S. C. F. C.

PRÉAMBULE

Les Sections de Chemins de fer de Campagne (S. C. F. C.) opèrent, en principe, dans la zone des Armées où le réseau des voies ferrées comporte généralement à partir du front des opérations :

1° Les lignes immédiatement situées dans la zone d'action et occupées par les Sapeurs de Chemins de fer;

2° Les lignes exploitées par les Sections de Chemins de fer de Campagne;

3° Une partie plus ou moins étendue des lignes exploitées par la S. N. C. F.

Le point de contact des lignes du 1° et du 2° s'appelle **Station de jonction** (1) (2).

Celui des lignes du 2° avec les lignes du 3° s'appelle **Station de transition** (2).

Les lignes exploitées par les Sections de Chemins de fer de Campagne sont normalement soumises à un régime d'exploitation simplifiée comportant l'usage de signaux et du téléphone.

(1) Le point de contact des lignes du 1° et du 3° s'appelle également **Station de jonction**.

(2) **Sur double voie**, la voie 1 est la voie parcourue par les trains allant de la station de transition à la station de jonction, c'est-à-dire se dirigeant vers la zone des opérations; la voie 2 est parcourue par les trains de sens contraire.

Sur voie unique, les trains impairs et les trains pairs sont désignés suivant le même principe, les trains impairs se dirigeant vers la station de jonction.

Dans le cas de lignes sensiblement parallèles au front, l'Instruction du Commandant de la Section ou une Instruction des Chefs de Service fait connaître le sens impair et le sens pair de circulation.

Nota. — L'Instruction du Commandant de la Section désigne, le cas échéant, les sections de ligne sur lesquelles les trains doivent circuler « à droite ».

Toutefois, en vue de l'exécution de transports urgents, une Section de C. F. C. peut être mise en place pour occuper et exploiter des lignes plus ou moins fortement détériorées par l'ennemi, dès que les Sapeurs de Chemins de fer ont pu rétablir la continuité de la voie : sur de telles lignes, l'exploitation peut provisoirement être assurée sans signaux fixes, et même sans communications téléphoniques.

Le présent Règlement fixe les règles d'une **exploitation simplifiée** dite « Exploitation S. C. F. C. » : il se divise en deux parties correspondant l'une au **régime normal d'exploitation simplifiée avec signaux et téléphone**, l'autre au **régime provisoire d'exploitation simplifiée avant rétablissement du téléphone et installation de signaux**.

Le régime d'exploitation à appliquer fait l'objet, pour chaque ligne, d'une Instruction du Commandant de la Section.

Les règlements de sécurité en vigueur sur le Réseau National demeurent applicables sur les lignes exploitées par les S. C. F. C. pour tout ce qui n'est pas contraire :

- au présent Règlement,
- aux Instructions spéciales résultant des circonstances et données par le Commandant de Section et les Chefs de Service.

PREMIÈRE PARTIE

Régime normal d'exploitation simplifiée avec téléphone et signaux

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 1. — Les signaux trouvés en état de fonctionnement peuvent ne pas correspondre, comme signification ou comme distance d'implantation, aux prescriptions de sécurité auxquelles sont accoutumés les mécaniciens S. C. F. C.

En conséquence, **les seuls signaux que les mécaniciens ont à observer sont :**

1° **Les signaux d'approche et de repère des gares** tels qu'ils sont définis à l'article 5;

2° **Les signaux à main** prévus par les Instructions S. N. C. F.

Les autres signaux sont masqués le plus tôt possible après l'occupation de la ligne (3).

Les enclenchements peuvent être supprimés partout où ils gênent le service (3).

(3) En ce qui concerne les gares de bifurcation ou certaines gares importantes, une Instruction du Commandant de la Section, ou des Chefs de Service, règle les mesures de sécurité à observer.

ART. 2. — Un drapeau rouge, un guidon rouge ou un feu rouge commande l'arrêt immédiat.

Si aucun obstacle n'est en vue, le mécanicien peut, après avoir marqué l'arrêt, reprendre sa marche sur l'ordre du chef de train; il doit alors s'avancer avec précaution de manière à pouvoir s'arrêter dans la partie de voie en vue, jusqu'à ce qu'il rencontre un agent qui puisse le renseigner.

ART. 3. — Un drapeau jaune, un guidon jaune ou un feu jaune commande le ralentissement à 10 kilomètres à l'heure. Ce ralentissement doit être observé jusqu'à la rencontre soit d'un signal de fin de ralentissement (drapeau roulé, guidon vert ou feu vert) qui autorise la reprise de la marche normale, soit d'un signal rouge (drapeau, guidon ou feu) qui commande l'arrêt immédiat.

ART. 4. — Les gares sont toutes, en principe, d'arrêt général.

Par exception, si la ligne est à double voie, certaines gares peuvent être franchies sans arrêt, mais avec ralentissement à 10 kilomètres à l'heure.

ART. 5. — Chaque gare est précédée (4), dans chaque sens :

— d'une pancarte « gare », éclairée la nuit, implantée à une distance minimum de 800 mètres du repère d'entrée.

— d'un repère d'entrée, non éclairé, constitué par un poteau portant un chevron et placé en avant de la première aiguille ou traversée de voie, ou du point habituel de stationnement de la queue des trains arrêtés en gare.

Tout mécanicien abordant une gare doit prendre ses dispositions pour observer la marche à vue depuis le

(4) Dès qu'il prend possession de sa gare, le chef de gare fait installer les pancartes « Gare » et les repères d'entrée par les agents du Service de la Voie. Lorsque cette installation ne peut être réalisée pour le passage des premiers trains, il y est suppléé par des signaux à main.

repère d'entrée jusqu'au point normal d'arrêt des trains en gare; il doit, en particulier, être en mesure de s'arrêter au droit du repère d'entrée si un signal d'arrêt à main lui est présenté en ce point.

Les signaux d'approche et de repère des gares étant moins visibles que les signaux du Réseau National, le chef de train doit surveiller attentivement la voie sur tout le parcours du train.

ART. 6. — La vitesse maximum des trains est limitée à 30 kilomètres à l'heure, quel que soit le profil de la ligne.

ART. 7. — Dès la mise en place de la Section et aussitôt après la reconnaissance des lignes à exploiter, les Chefs de Service du Mouvement et de la Traction dressent, pour chaque ligne, un livret de marches parallèles à l'espacement de 30 minutes environ pour les lignes à double voie, d'une heure environ pour chaque sens de circulation pour les lignes à voie unique : sur ces dernières, les points de croisement sont indiqués.

Les marches ainsi tracées comportent, sur voie unique, un arrêt obligatoire dans toutes les gares, et, sur double voie, un arrêt dans les seules gares où le nécessitent les besoins du service; toutefois, dans ce dernier cas, l'arrêt dans toutes les gares peut être prescrit par un ordre remis au mécanicien.

ART. 8. — Au cas exceptionnel où des trains sont appelés à circuler avant la distribution du livret de marche, le Chef de Service du Mouvement établit des programmes périodiques de circulation fixant :

- a) la désignation et l'horaire obligé des trains prévus;
- b) l'ordre de succession sur la voie unique.

Chaque programme est distribué à tous les services, gares et postes intéressés, soit par exprès avant la mise en marche du premier train de la période, soit au plus tard par ce train.

CHAPITRE II

CIRCULATION DES TRAINS

A. — Lignes à double voie.

ART. 9. — L'espacement des trains de même sens est assuré par un cantonnement téléphonique fonctionnant dans les conditions indiquées ci-après :

— Toute gare annonce à la gare suivante le départ de chaque train par un message ainsi conçu :

« Train n°..... parti à..... heures..... »

— Dès le départ de chaque train, un signal d'arrêt à main est placé au droit du point normal de stationnement des machines; ce signal est maintenu jusqu'à réception de l'avis d'arrivée du train à la gare suivante.

— Après s'être assuré que le train est complet et a dépassé le repère d'entrée, toute gare avise la gare précédente de l'arrivée de chaque train par un message ainsi conçu :

« Train n°..... arrivé à..... heures »

ART. 10. — En principe, aucun train ne peut être expédié par une gare avant que cette gare ait reçu l'avis d'arrivée, à la gare suivante, du train précédent de même sens.

Toutefois, en cas de secours par exemple, un train peut être expédié en canton occupé; il reçoit alors un ordre de marche à vue portant la mention : « Attention. — Pas de protection ».

En cas de dérangement des communications téléphoniques, tous les trains sont expédiés avec un ordre de marche à vue; de plus, les gares maintiennent entre les trains un intervalle de 30 minutes.

ART. 11. — Les manœuvres engageant la voie principale dans la partie de voie comprise entre les repères d'entrée sont protégées au moyen de signaux d'arrêt à main placés à hauteur de ces repères; au cas où les manœuvres devraient engager une voie principale au delà d'un repère dans le sens contraire à celui de la marche des trains, la protection devrait être assurée par un signal d'arrêt à main présenté à une distance minimum de 800 mètres et appuyé de pétards.

B. — Lignes à voie unique.

ART. 12. — Sur chaque ligne à voie unique, un agent est spécialement désigné pour organiser le programme journalier ou périodique de la circulation sur cette ligne; cet agent, qui peut être un chef de gare, est appelé « Agent spécial de la voie unique ».

Aucun train, en dehors de ceux qui ont été régularisés par le Chef de Service du Mouvement, ne peut circuler sur la voie unique sans un ordre émanant de l'Agent spécial et transmis par écrit ou message téléphonique.

ART. 13. — Aucun train ne peut quitter une gare avant que cette gare n'ait reçu par téléphone de la gare suivante l'autorisation d'expédier ce train.

A cet effet, les dépêches suivantes sont échangées :

« Ici, train n° peut-il partir ? »

« Oui train n° peut partir ».

Cette autorisation ne peut être donnée qu'autant qu'on a acquis, par l'échange des dépêches de cantonnement, l'assurance que le dernier train de sens contraire est bien arrivé à la gare qui formule la demande d'autorisation.

ART. 14. — L'espace des trains de même sens est assuré par téléphone dans les conditions fixées aux articles 9 et 10.

ART. 15. — En cas de croisement, un signal d'arrêt à main doit être placé au point que ne doit pas dépasser la tête de chacun des trains.

Les trains sont reçus sans formalité spéciale; ils peuvent entrer simultanément en gare.

Le signal d'arrêt à main est effacé pour chaque train, si rien ne s'y oppose, après l'arrivée du ou des trains croiseurs.

Les gares peuvent effectuer des changements de croisement sans autre formalité que la demande de voie.

ART. 16. — Les manœuvres engageant la voie principale dans la partie de voie comprise entre les repères d'entrée sont protégées au moyen de signaux d'arrêt à main placés à hauteur de ces repères.

Les manœuvres engageant la voie unique au delà du repère d'entrée doivent être interrompues et la voie principale doit être dégagée dès que l'autorisation est donnée à la gare voisine d'expédier un train; sous cette condition, ces manœuvres n'ont pas à être protégées.

ART. 17. — En cas d'interruption des communications téléphoniques, la circulation des trains est assurée par pilotage.

Un pilote est désigné à la diligence de l'Inspecteur de l'Exploitation pour chaque section comprise entre deux gares; il reçoit un ordre spécial fixant sa mission.

Aucun train ne peut être engagé dans la section hors la présence effective du pilote; lorsque plusieurs trains doivent se succéder dans le même sens, le pilote n'accompagne que le dernier train de la série.

C. — Dispositions communes aux lignes à double voie et à voie unique.

ART. 18. — Aucune disposition n'est à prendre pour protéger les trains arrêtés en gare.

Les trains arrêtés en pleine voie sont dispensés de se protéger à l'arrière.

ART. 19. — En cas de détresse, ou d'interception de la voie pour une cause quelconque, on applique dans la mesure du possible et pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent, les règles en vigueur sur le Réseau National.

ART. 20. — Les travaux qui nécessitent une coupure de la voie et qui sont prévus suffisamment à l'avance font l'objet d'un programme qui fixe les périodes pendant lesquelles la voie peut être interceptée; ce programme, établi d'entente entre les Chefs de Service, est distribué à tous les agents intéressés; les travaux ainsi effectués n'ont pas à être protégés.

Les travaux imprévus, de même que les obstacles doivent être protégés à une distance minimum de 800 mètres.

ART. 21. — Les limitations de vitesse prévues à l'avance font l'objet d'un programme signifié par écrit aux mécaniciens; elles ne sont pas rappelées sur le terrain.

Les limitations de vitesse accidentelles sont indiquées au moyen de signaux à main de ralentissement (article 3) présentés à 800 mètres du point dangereux.

DEUXIÈME PARTIE

**Régime provisoire d'exploitation
avant rétablissement du téléphone
et installation de signaux**

**I. — Dispositions communes aux lignes à double voie
et aux lignes à voie unique.**

ART. 22. — Toutes les gares sont obligatoirement d'arrêt général. Un signal d'arrêt à main indique le point où doit s'arrêter la tête des trains.

La vitesse maximum des trains est limitée à 25 kilomètres à l'heure.

ART. 23. — Chaque gare maintient entre les trains successifs un intervalle de 30 minutes.

Il est interdit aux mécaniciens de regagner du temps sur l'horaire qui leur a été remis.

ART. 24. — Les trains stationnant en gare sont protégés par un signal mobile d'arrêt présenté par un agent de la gare à 400 mètres du point de stationnement de la queue du train.

Les trains s'arrêtant accidentellement en pleine voie doivent être protégés à l'arrière par le conducteur à une distance de 800 mètres. Après avoir posé des pétards, le conducteur revient à son train. Le chef de train doit s'assurer que la protection a été effectuée.

Les manœuvres engageant la voie principale doivent être protégées du côté d'où peut survenir un train, au moyen d'un signal d'arrêt à main présenté à une distance minimum de 800 mètres et appuyé de pétards.

ART. 25. — Les chantiers de travaux, de même que les obstacles, doivent être protégés à une distance minimum de 800 mètres.

**II. — Dispositions particulières aux lignes
à voie unique.**

ART. 26. — La ligne est divisée en sections de pilotage; un pilote est désigné à l'avance pour chaque section de pilotage.

Aucun train ne peut s'engager dans une section hors la présence effective du pilote.

ART. 27. — Lorsque plusieurs trains doivent se succéder dans le même sens sur une section, le pilote n'accompagne que le dernier train de la série.

ART. 28. — L'Agent spécial de la voie unique établit un programme journalier ou périodique des marches devant être utilisées; il s'efforce, dans la mesure du possible, d'organiser des séries de trains de même sens. Les gares adaptent à ce programme le service des pilotes, auxquels elles remettent une copie de ce programme.

ART. 29. — Lorsque, par suite d'incident ou de retard, une gare ne peut se conformer au programme, l'Agent spécial de la voie unique est avisé par les moyens les plus rapides (automobile, motocyclette). Cet avis doit comporter tous les renseignements nécessaires à l'élaboration

d'un nouveau programme adapté aux circonstances (situation des trains, emplacement des pilotes, etc.).

ART. 30. — En cas de **détresse**, et si le train n'est pas accompagné par le pilote, le chef de train doit en aviser le pilote le plus rapidement possible.

Le pilote prend, d'accord avec les gares voisines, les dispositions utiles.

Il est interdit au train en détresse de reprendre sa marche ou de se laisser pousser sans l'autorisation du pilote.

15 DÉC. 1939

3ème

MINUTE

D. S. C. M. S. T. L. M. S. T. S.	
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT SECRETARIAT	
16 DÉC. 1939	
Dossier M N°	Pièce N°

13.039
5

Règlement d'exploitation
simplifiée des S.C.F.C.

M. le Directeur du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés,

Suite à ma lettre, même n°, du 15 Novembre dernier.

Je fais remettre ce jour, directement, à l'Imprimerie Lahure, le "Bon à tirer" du Règlement d'Exploitation simplifiée des Sections de Chemins de fer de Campagne.

La totalité des 11.000 exemplaires de ce Règlement devra être livrée au Chef de la Division des Opérations, au Service Central du Mouvement.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,
*P. O. Le Chef de la Division Centrale
de la Réglementation et de la Sécurité*

Signé : Marchand

P

COPIÉ

15 DEC 1939

15 DEC 1939

3ème

13.039
5

Règlement d'exploitation
simplifiée des S.C.F.C.

M. le Directeur du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés,

Suite à ma lettre, même n°, du 15 Novembre dernier.

Je fais remettre ce jour, directement, à l'Imprimerie Lahure, le "Bon à tirer" du Règlement d'Exploitation simplifiée des Sections de Chemins de fer de Campagne.

La totalité des 11.000 exemplaires de ce Règlement devra être livrée au Chef de la Division des Opérations, au Service Central du Mouvement.

/ Le Directeur
du Service Central du Mouvement.

signé: Marchant

MINUTE

15 NOV. 1939

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT SECRETARIAT	
15 NOV. 1939	
Dossier	Pièce N°
M N° —	

3

13.039/5

Règlement d'Exploitation
simplifiée des chemins
de fer de Campagne.

M. le Directeur du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

Je vous adresse, ci-joint, pour mise en épreuve et tirage à 11000 exemplaires, un Règlement d'exploitation simplifiée des Chemins de fer de Campagne.

Ce document est à imprimer sous forme d'une brochure de format 13,5 x 21, couverture jaune du modèle ci-joint, papier jaune pâle, caractères et composition conformes à ceux du Règlement Général de Sécurité.

J'attire votre attention sur l'urgence de l'impression de ce document, que nous assurons pour le compte du Grand Quartier Général.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,
P. O. Le Chef de Service Central
de la Réglementation et Sécurité
Signé : Schand

CV

15 NOV. 1939

3

13.039/5

Règlement d'Exploitation
simplifiée des chemins
de fer de Campagne.

M. le Directeur du Service des Approvisionnements,
Commandes et Marchés,

Je vous adresse, ci-joint, pour mise en épreuve et tirage à 11000 exemplaires, un Règlement d'exploitation simplifiée des Chemins de fer de Campagne.

Ce document est à imprimer sous forme d'une brochure de format 13,5 x 21, couverture jaune du modèle ci-joint, papier jaune pâle, caractères et composition conformes à ceux du Règlement Général de Sécurité.

J'attire votre attention sur l'urgence de l'impression de ce document que nous assurons pour le compte du Grand Quartier Général.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

P. O. Le Chef de la Division Centrale
de la Réglementation et de la Sécurité

Signé : Marchand