

Service du Mouvement

M

Unification de la réglementation de la
S.N.C.F.

30.945 - S C.I.P.-Paris

[illegible]

69 C.

**COPIE CONFORME
A L'ORIGINAL**

Le Directeur Général

81/124

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE

- 2 MARS 1938

Dossier
D n° 13/01/1 || Piles N° 4

28 FEV 1938

D¹ 124

Le Directeur Général

à Messieurs les Directeurs de l'Exploitation
des Cinq Régions.

Je vous adresse, ci-joint, copie d'une note de M. le Chef du Service Central du Mouvement relative à l'unification des règles d'espacement des trains de même sens et de protection des trains arrêtés. J'ai donné à cette note mon approbation de principe, et j'invite M. GOURSAT à faire mettre au point les textes réglementaires correspondants, avec le concours de la Commission consultative " Signalisation et Réglementation ". Je vous demande, par ailleurs, de faire procéder dès que possible à l'étude des légères modifications d'horaires que pourra entraîner le nouveau régime sur certaines lignes actuellement non cantonnées. Votre représentant à la Commission consultative recevra, au cours de la première séance de cette Commission, tous les renseignements nécessaires à cette étude, et il devra les transmettre au service intéressé.

Le Directeur Général.

Signé : LE BESNERAIS

M. Huguey.

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
11 JANV 1938	
1 ^{re} Division de ^{Document}	Pièce N°
M N° 113/	12

Par lettre 4113 (Pièce n° 20), du 6/1/38
nous avons ^{annoncé} ~~annoncé~~ à M^r Louchey que
nous lui envoyons copie de notre
lettre 4113 (Pièce n° ~~20~~ 19) du 6/1/38
à M^r Caumont.

Le Ministre a omis de joindre cette
copie. Par conséquent, on lui en demande
une et la faire parvenir à
M^r Lemaire (adjoint à M^r Louchey)

De la part de M^r Lemaire -

10/1/38 -

Kearney

Fait le
11 Janv. 1938
G.H.

*Monsieur Goursat
Le jour de la semaine à
pour la semaine à
avec la semaine à
30-11-37*

2 Décembre 37

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
- 6 DEC 1939	
Dossier M N° <i>113 /</i>	Page N° <i>6</i>

Mon Cher Camarade,

Dans le but d'amorcer aussi rapidement que possible l'unification de la réglementation des divers réseaux, je vous serais obligé, à partir de maintenant, de ne plus soumettre au Ministre des modifications des textes homologués actuellement en vigueur sur votre Réseau qu'après *mon* accord préalable.

Je vous demanderai également de vouloir bien communiquer à M. GOURSAT, Chef du Service du Mouvement de la S.N.C.F. les modifications de textes homologués actuellement soumises par vous au Ministre.

Votre dévoué Camarade,

Signé : LE BESNERAIS

Monsieur PELLARIN, Directeur Général
Réseau Est.

- 6 JANV 1938

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
- 6 JANV 1938	
Dossier M N° 113 /	Pièce N° 20

3ème Division
XXXXXX

Mon Cher Camarade,

M. le Directeur de l'Exploitation de la Région Nord m'a communiqué différents textes réglementaires " Nord " actuellement soumis à l'approbation ministérielle.

Je vous transmets, ci-joint, celles de ces modifications relatives à la sécurité des agents travaillant sur les voies, en vous laissant le soin de leur donner la suite que vous jugerez utile (les mêmes modifications sont prévues à apporter à l'article 75 du Règlement Général des Chefs de Gare et à l'article 56 du Règlement Général des Agents des Trains).

Je vous adresse par ailleurs copie de ma réponse à M. le Directeur de l'Exploitation de la Région Nord.

Votre dévoué Camarade,

L'Ingénieur en Chef,
Chef du Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.

Signé: Goursat

Monsieur PORCHEZ
Chef du Service Central des
Installations Fixes de la
S.N.C.F.,
42, rue de Châteaudun - PARIS -

R.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
15 Décembre 16 DEC 1939	
Dossier	M 413 / //

37

Le Chef du Service

Communiqué à Monsieur LEMONNIER

Chef de la 3ème division du
Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.

la lettre 1/67 du 13 décembre du P.L.M.
relative à la modification du
règlement général d'exploitation
et de certains autres documents
homologués de ce Réseau.

Pour examen et projet de réponse.

L'Ingénieur en Chef
Chef du Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.

- 6 JANV 1938

3ème Division
XXXXXX

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
- 6 JANV 1938	
Dossier M N° 118 /	Pièce N° 19

Mon Cher Camarade,

Par lettre 010/5 du 27 Décembre 1937, vous m'avez communiqué différents textes réglementaires " Nord " actuellement soumis à l'approbation de l'Administration Supérieure.

En ce qui concerne la protection des trains ^{arrêtés} / et des obstacles ainsi que l'usage du sifflet des locomotives, les nouveaux textes préparés par vous concordent sensiblement avec ceux que la S.N.C.F. se propose de faire paraître; mais, ces questions devant être unifiées prochainement, je pense qu'il est possible de conserver provisoirement les textes " Nord " en vigueur, et je vais faire le nécessaire auprès du Contrôle pour annuler vos propositions.

Quant aux modifications relatives à la sécurité des agents travaillant sur les voies, je transmets vos propositions à M. PORCHEZ que cette question concerne plus spécialement.

Votre dévoué Camarade,

L'Ingénieur en Chef,

Chef du Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.,

Signé: Goursat

Monsieur CAMBOURNIAC,
Directeur de l'Exploitation
de la Région Nord de la S.N.C.F.
18, rue de Dunkerque
PARIS.-

M. Mourey S.

3^{ème} Division
XXXXXX

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT - 5 JANV 1938	
Dossier M N° 113/	Pièce N° 112

- 5 JANV 1938

Monsieur SCHUTZ,

Inspecteur Principal à la Sous-Direction
de la Région Est de la S.N.C.F.

à STRASBOURG,

Par lettre EX/H⁵ n° 1346 du 17 décembre 1937, l'Alsace - Lorraine a communiqué à M. le Chef du Service du Mouvement de la S.N.C.F., diverses modifications au Règlement " Alsace-Lorraine " relatif à la composition et à la circulation des trains, en instance d'approbation auprès du Service du Contrôle.

A priori, ces modifications de détail ne souleveront pas d'objection; mais, pour me permettre de présenter cette question à M. le Directeur Général de la S.N.C.F., je vous serais obligé de me faire parvenir les modifications de vos Règlements déjà approuvés² et concernant :

- 1^{er}- Dispositions générales et signaux fixes (approbation CF² n° 22304 des 26/12/35 et 3/7/36),
- 2^{er}- Signaux des chantiers de la voie (approbation CF⁴ n° 371 du 5/2/37),
- 3^{er}- Signaux de manœuvre (approbation CF⁴ n° 144 du 3/4/37)

Le Chef de la 3^{ème} Division,
du Service Central du Mouvement de la S.N.C.F.

Signé Lemonnier

R.

15 Décembre

37

Le Chef du Service

Communiqué à Monsieur LEMONNIER

Chef de la 3ème division du
Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT	
16 DEC 1939	
Dossier M N° 113 /	Pièce N° //

la lettre 1/67 du 13 décembre du P.L.M.

relative à la modification du
règlement général d'exploitation
et de certains autres documents
homologués de ce Réseau.

Pour examen et projet de réponse.

L'Ingénieur en Chef
Chef du Service Central du Mouvement
de la S.N.C.F.

2 Décembre 1937

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE DU MOUVEMENT - 6 DEC 1939	
Dossier M N° 113 /	Pièce 7

37

Mon cher Collègue,

Dans le but d'amorcer aussi rapidement que possible l'unification de la réglementation des divers réseaux, je vous serais obligé, à partir de maintenant, de ne plus soumettre au Ministre de modifications des textes homologués actuellement en vigueur sur votre Réseau qu'après ~~un~~ accord préalable.

Je vous demanderai également de vouloir bien communiquer à M. GOURSAT, Chef du Service du Mouvement de la S.N.C.F. les modifications de textes homologués actuellement soumises par vous au Ministre.

Votre dévoué Collègue,

Signé : LE BESNERAIS

Monsieur SURLEAU, Directeur Général
Réseau d'Alsace et de Lorraine.

B.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 4 Août 1938

DIRECTION GÉNÉRALE.

Unification de la
réglementation.

Unification des règles
d'implantation des signaux

Monsieur le Directeur,

131.110/2

L'examen des programmes de signalisation des différentes Régions montre qu'il existe d'importantes divergences en ce qui concerne les distances d'implantation des signaux.

L'unification rapide de cette question sur l'ensemble des Régions a d'autant plus d'intérêt que de nombreuses études sont actuellement en cours :

- équipement en block automatique des grandes artères,
- réutilisation sur certaines lignes à double voie des Régions Ouest et Sud-Ouest relativement importantes et aujourd'hui cantonnées seulement téléphoniquement, des appareils de block rendus disponibles par la mise en service du block automatique,
- transformation en disques rouges des signaux carrés à distance de la Région du Sud-Ouest, etc...

Les règles d'implantation des signaux seront comprises dans le Règlement unifié des signaux, dont nous avons entrepris la rédaction, et que nous pensons soumettre, dans quelques mois, à l'approbation ministérielle.

Monsieur le Directeur du Contrôle
de l'Exploitation Technique
244, boulevard St-Germain, PARIS.

*Sibu
J. B. (signé)
(signature)*

Il nous paraît cependant indispensable d'appliquer dès maintenant, dans les programmes qui vous seront adressés, les dispositions ci-après, d'ailleurs déjà actuellement en vigueur sur certaines Régions, et qui sont de nature à simplifier sensiblement les installations, ainsi qu'à réduire d'une façon appréciable le montant des dépenses correspondantes.

a) Implantation des signaux carrés.

Les anciens Réseaux de l'Alsace-Lorraine, de l'Est, du Nord, de l'Etat et du Midi implantaient les signaux carrés à une distance de l'ordre d'une centaine de mètres du point protégé; cette marge, qui pouvait d'ailleurs être réduite lorsque les circonstances locales ne permettaient pas de la réaliser, est destinée à éviter l'engagement du point dangereux en cas de léger dépassement du signal carré résultant d'une maladresse du mécanicien.

Par contre, l'ancien Réseau du P.O. observait une distance minimum de 400 mètres entre un carré annoncé par signal d'avertissement et le point protégé. Cette disposition n'était d'ailleurs plus nécessaire depuis que, sur le P.O., les signaux d'avertissement avaient été reportés à distance réglementaire des signaux carrés annoncés, comme il était de règle sur les autres Réseaux.

Dans le même ordre d'idées, l'ancien Réseau du P.L.M. estimait nécessaire, tout au moins sur les grandes lignes, d'implanter les signaux carrés à 250 mètres au moins du point protégé, ceci bien que sur ce Réseau les carrés mécaniques de bifurcation soient toujours annoncés par des disques rouges à

L'exclusion de signaux d'avertissement; quant aux bifurcations importantes de block automatique, dont les signaux carrés lumineux se trouvaient désormais annoncés par des signaux d'avertissement et non plus par des disques rouges, le P.L.M. avait prévu, à défaut d'un éloignement des carrés qui aurait entraîné des complications de signalisation fâcheuses et des sujétions de service gênantes, de briser la vitesse du train sur un sémaphore précédant, à distance, le carré protégeant la bifurcation.

La Société Nationale des Chemins de fer ne voit aucune raison de mettre en doute, pas plus aux bifurcations qu'ailleurs, la valeur de la signalisation d'arrêt habituelle constituée par un signal carré annoncé à distance réglementaire par un signal d'avertissement, signalisation qui est d'ailleurs celle utilisée normalement dans les pays étrangers voisins (Angleterre, Belgique, Allemagne, etc...). Aussi en avons-nous prévu la généralisation sur les Régions du Sud-Ouest (ex P.O.) et du Sud-Est; les programmes qui vous seront adressés désormais concernant ces deux Régions différeront dès lors des errements actuels sur les points suivants :

- implantation normale des signaux carrés à une distance de l'ordre d'une centaine de mètres du point protégé;
- suppression, sur le block automatique à signaux lumineux du Sud-Ouest, de l'overlap actuel de 400 mètres; cet overlap qui n'est pas prévu par les autres Régions, matérialisait la distance minimum que l'ancien Réseau du P.O. observait, par analogie avec le cas d'un signal carré, entre un sémaphore et

la queue du train protégé par ce sémaphore;

- annonce des signaux carrés, mécaniques ou lumineux, des bifurcations par des signaux d'avertissement implantés à distance réglementaire, comme il est de règle sur les autres Régions.

b) Implantation des signaux d'avertissement et de ralentissement, des tableaux à distance de limitation de vitesse, etc...

La distance qui doit séparer un signal d'avertissement du carré ou du sémaphore correspondant est fonction des règles de freinage, règles aujourd'hui variables suivant les Régions, mais dont la Société Nationale des Chemins de fer a également entrepris l'unification.

En attendant que cette question soit effectivement unifiée, les programmes qui vous seront adressés maintiendront pratiquement sur ce point les errements actuels.

Il en est de même pour les distances d'implantation des signaux de ralentissement, des tableaux à distance de limitation de vitesse, etc...

En ce qui concerne l'annonce des carrés et des sémaphores, la S.N.C.F. a, par ailleurs, l'intention de proposer l'introduction d'un signal nouveau - tout au moins en France, car il est largement utilisé à l'étranger et en particulier aux Etats-Unis d'Amérique - le signal de préavertissement. Nous comptons vous écrire spécialement à ce sujet.

c) Implantation des disques rouges.

Sur la plupart des Régions qui les utilisent, les disques rouges, sont, en principe, implantés dans des conditions

telles que non seulement ils permettent d'obtenir l'arrêt des trains en avant des appareils de voie, etc... protégés, mais encore ils assurent la protection des trains ainsi arrêtés; leur distance d'implantation est donc calculée en ajoutant à la distance réglementaire d'arrêt la longueur des plus longs trains circulant sur la section de ligne considérée.

Cette règle était justifiée lorsque l'espacement des trains était assuré par l'intervalle de temps, mais il est certainement possible de l'assouplir sur les lignes cantonnées, comme le fait d'ailleurs depuis longtemps la Région du Nord.

La S.N.C.F. se propose dès lors d'appliquer désormais dans les programmes qui vous seront soumis, les dispositions suivantes :

- les lignes soumises à la réglementation Alsace-Lorraine conserveront, du moins jusqu'à nouvel avis, leur régime actuel, c'est-à-dire continueront à ne pas comporter de disques rouges, qu'il s'agisse de lignes cantonnées par appareils ou téléphoniquement.

- sur les autres Régions, et bien entendu en dehors des lignes telles que celles équipées en block automatique qui ne comportent déjà pas aujourd'hui de disques rouges, les programmes seront établis en tenant compte des errements " Nord " ci-après, approuvés par décisions ministérielles :

- 1) Les cantons "courts " de block par appareils n'ont pas à comporter de signal spécial (disque rouge) pour assurer la protection des trains; par cantons courts, il faut entendre :

- d'une part les cantons dont la longueur ne dépasse pas 3 km.

- d'autre part, selon les circonstances de fait, déclivités, visibilités, etc... certains cantons compris entre 3 et 4 km.

2) Dans les cantons longs de block par appareils, la distance d'implantation des disques rouges peut être réduite de l'ordre de 200 à 300 mètres par rapport au chiffre applicable sur les lignes non cantonnées.

Bien entendu, ces différentes dispositions ne seront pas appliquées, du jour au lendemain, d'une façon systématique sur l'ensemble des Régions; en particulier il ne serait pas apporté, du moins pour le moment, de modifications aux installations existantes; mais il est certainement indispensable que les études de signalisation actuellement en cours soient résolument orientées vers l'unification.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

P^r le Directeur Général,

Le Directeur Général Adjoint,
(signé) SURLEAU.