

M

,

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Problèmes d'avenir concernant le Mouvement

Règlements de Sécurité

H^{me} étape d'unification de la Réglementation

4 JUIL 1938

Unification de la
réglementation

Première Etape

D. 13101 - 1

Monsieur le Ministre,

La Société Nationale des Chemins de Fer a l'honneur de soumettre à votre approbation les Instructions Générales de sécurité ci-jointes qui constituent la première étape de l'unification de la réglementation sur l'ensemble des Régions:

- 1) - Protection des trains arrêtés;
- 2) - Cantonnement téléphonique;
- 3) - Mesures à prendre pour "arrêter et retenir les trains" et Manoeuvre des signaux derrière les trains;
- 4) - Trains légers.

L'unification de la réglementation ne pouvant être réalisée que par étapes, la Société Nationale des Chemins de Fer a estimé devoir commencer par la "protection des trains" dont l'unification présente un intérêt tout particulier.

Les règles correspondantes sont en effet actuellement très différentes d'une Région à l'autre, et parfois très

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de Fer
et des Transports

244, Bd Saint-Germain - P A R I S

...

compliquées; par ailleurs les agents de train qu'elles concernent spécialement passent déjà dès maintenant et passeront de plus en plus d'une Région sur une autre; enfin leur assouplissement sur certaines Régions permettra non seulement de simplifier la réglementation, mais encore de réaliser des économies importantes d'exploitation.

Les nouvelles règles unifiées de protection des trains arrêtés reposent sur les principes suivants :

- la protection des trains arrêtés restera, comme maintenant, normalement assurée par le block sur certaines sections munies de dispositifs modernes, en particulier sur les lignes équipées en block automatique;
- sur les autres lignes, où il n'est pas possible de faire assurer cette protection uniquement par le block :

a) - les trains arrêtés en pleine voie seront, dès l'arrêt, protégés par leur conducteur d'arrière qui se rendra à 1.000 mètres de l'arrière du train, placera des pétards sur la voie, et reviendra à son train. Superposée au cantonnement (le cantonnement téléphonique devant, comme il est indiqué plus loin, être mis en vigueur sur toutes les lignes, à double voie ou à voie unique, ne comportant pas d'appareils de block), cette manière de protéger un train, pratiquée depuis toujours sur la Région de l'Ouest par exemple, assure incontestablement la sécurité. En la généralisant, il devient possible de supprimer toutes les règles spéciales de protection et d'espacement que certaines Régions, le Sud-Ouest par exemple, laissent normalement le conducteur d'arrière sur la voie en cas de protection, ont été amenées à

prévoir pour les circulations à personnel réduit : machines H.L.P. autorails, trains légers, etc...; il devient également possible de réaliser des économies très importantes d'exploitation en étendant à la Région Sud-Est, par exemple, le régime des "trains à un conducteur", ou en développant ce régime sur l'Est, l'application de ces mesures ayant été contrariée, jusqu'ici, par une inutile rigidité des règles de protection des trains arrêtés.

b) - les trains arrêtés par les signaux d'un poste devront, dès l'arrêt, se faire reconnaître par l'aiguilleur auquel incombera, le cas échéant, le soin d'assurer au moyen de ses signaux la protection du train arrêté; le conducteur d'arrière n'aura pas normalement à intervenir. L'adoption de cette réglementation qui est celle en vigueur depuis longtemps sur la Région Nord, permettra d'unifier, au moins en ce qui concerne les agents de trains, les règles de protection des trains arrêtés par un signal sur l'Alsace-Lorrains, qui n'a pas de disques rouges, sur le Nord, qui en utilise le plus souvent, mais sans "poteau-limite" en double voie, et sur l'Ouest, le Sud-Est, le Midi et l'Est qui utilisent normalement des disques rouges avec "poteau-limite". Il subsistera provisoirement une situation particulière sur les lignes P.O. en ce qui concerne les trains arrêtés par un signal carré à distance non précédé d'un signal de conducteur; ces trains continueront en effet à être considérés, comme ils le sont maintenant, comme arrêtés en pleine voie, et ils devront être protégés, comme maintenant, par leur conducteur d'arrière; mais cette situation spéciale disparaîtra avec le remplacement progressif des carrés à distance P.O. par des disques rouges, remplacement déjà amorcé par l'ancien Réseau du P.O.

L'extension du cantonnement téléphonique à toutes les lignes - tant à double voie qu'à voie unique - ne comportant pas d'appareils de block procurera incontestablement une amélioration de la sécurité. Elle permettra, par ailleurs, une simplification très importante des diverses réglementations : en effet, non seulement elle facilitera, comme il a été indiqué plus haut, l'unification des règles de protection des trains, mais encore elle rendra possible la suppression pure et simple de prescriptions compliquées résultant des règles d'espacement par le temps, et devenues sans objet avec la généralisation du cantonnement. De même, le cantonnement téléphonique qui, sur les lignes à voie unique, comportera l'annonce des trains avant leur départ, permettra, sur ces lignes, la suppression des dépêches de demande de voie échangées par surscroît de précaution devant les trains facultatifs etc... régulièrement commandés, et même, sur l'Est par exemple, devant les trains réguliers; il deviendra ainsi possible et ceci est très important du point de vue sécurité, de réserver la "demande de voie" aux seuls cas où elle est nécessaire pour assurer la sécurité.

Le règlement unifié du cantonnement téléphonique est pratiquement celui en vigueur sur la Région Ouest; il diffère d'ailleurs peu des réglementations correspondantes existant déjà actuellement sur certaines Régions. Il ne sera toutefois pas applicable, du moins provisoirement, sur les lignes soumises à la réglementation "Alsace-Lorraine", sur lesquelles la substitution du cantonnement téléphonique unifié S.E.C.F. au cantonnement télégraphique actuel nécessiterait des modifications trop profondes

de l'ensemble de la réglementation "Alsace-Lorraine" pour qu'il soit possible de l'envisager dans cette première étape.

Compte tenu de la diversité des signalisations des Régions il a paru désirable, dans la rédaction du règlement de cantonnement téléphonique de ne pas mentionner les différents signaux de cantonnement utilisés et de renvoyer à une Instruction d'application, valable sur l'ensemble des Régions (sauf provisoirement sur l'Alsace-Lorraine pour les raisons indiquées ci-dessus), qui explicitera les "mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains" ainsi que les conditions de manœuvre des signaux derrière les trains.

Cette Instruction permettra, dans l'avenir, une simplification notable de la rédaction des textes réglementaires unifiés; en effet toutes les fois qu'il sera nécessaire d' "arrêter et de retenir les trains", qu'il s'agisse de l'exécution d'un mouvement à contre-voie en double voie, d'un changement de croisement en voie unique etc..., le Règlement n'aura qu'à renvoyer à l'Instruction Générale concernant les mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains, sans qu'il doive, à chaque fois, reproduire les différentes modalités d'application.

La réglementation unifiée des trains légers qui est soumise à votre approbation est conforme au règlement-type unifié approuvé par décisions C.F.4 n° 849131 des 12 Mai 1934 et 25 Janvier 1935; c'est ainsi en particulier que les "conditions techniques" que doit remplir une machine à vapeur pour pouvoir être conduite par un seul agent seront celles auxquelles vous

avez donné votre accord (ces précisions ne concernant pas le personnel d'exécution n'ont évidemment pas à figurer dans un document distribué à tous les agents).

Toutefois, les trois régimes spéciaux de protection des trains légers prévus par le règlement-type devenus sans objet avec les nouvelles règles unifiées de protection, sont supprimés purement et simplement; il en résultera, là encore, un allègement sensible de la réglementation, en même temps que de grandes facilités pour l'emploi des trains légers.

Etant donné le gros intérêt que présente l'unification des différentes réglementations des Régions, ainsi que les très importantes simplifications et économies que permettront les nouvelles règles de protection des trains arrêtés et l'extension du cantonnement téléphonique, la Société Nationale désirerait vivement pouvoir réaliser cette première étape d'unification dès le début de l'hiver 1938. Compte tenu du travail considérable de préparation qui sera nécessaire - travail beaucoup plus important que lorsqu'il s'agissait de réaliser une étape analogue à l'intérieur d'une seule Région - la Société Nationale des Chemins de fer vous serait dès lors obligée d'une approbation aussi rapide que possible. Le Directeur Général de la S.N.C.F. adressera à M. le Directeur du Contrôle, pour chaque Région, la liste des textes homologués actuellement en vigueur auxquels se substitueront les nouveaux textes soumis à votre approbation.

Le Président du Conseil d'Administration,

André Guinon

MOUVEMENT
=====

PROJET

VOCABULAIRE employé dans les REGLEMENTS et
INSTRUCTIONS DE SECURITE applicables sur l'ensemble des
Lignes de la S. N. C. F.

- Le mot "Train" s'applique à toutes les circulations: trains proprement dits, machines H.L.P., automotrices, etc....
 - Le mot "Poste" s'applique à tous les points comportant la manoeuvre de signaux (établissement muni de signaux, poste de cantonnement, etc...).
 - Le mot "Aiguilleur" désigne l'agent chargé de la manoeuvre des signaux quels que soient son grade et ses autres fonctions.
 - L'obligation de "marcher à vue" impose au mécanicien de s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter dans l'étendue de voie qu'il aperçoit devant lui.
-

D.
SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 28 Février 1958.

Le Directeur Général

D¹ 124

Le Directeur Général

à Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région de l'EST
du NORD
de l'OUEST
du SUD-EST
du SUD-OUEST.

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.

lignes ex-P.O., du moins pour les trains arrêtés par un mât avancé non précédé d'un mât de conducteurs, ces trains seront, en effet alors, comme ils le sont maintenant, arrêtés en pleine voie, et ils devront être protégés, comme maintenant, par leur conducteur d'arrière. Cette situation spéciale disparaîtra d'ailleurs, si vous voulez bien approuver le remplacement des mâts avancés P.O. par des disques rouges, que je compte vous proposer prochainement par une autre note.

J'ai commencé à préparer les textes réglementaires correspondant aux modifications que je viens d'exposer, et, si vous voulez bien en approuver le principe, je mettrai ces textes au point, après examen par la Commission Consultative Réglementation, constituée sur vos instructions. Par ailleurs, il conviendrait, à mon avis, que les Directeurs de l'Exploitation des diverses Régions soient mis au courant de vos décisions de principe et fassent procéder, dès maintenant, à certaines études de modifications d'horaires ou d'aménagements qu'elles entraîneraient. Aussi, je vous demande de bien vouloir revêtir de votre signature le projet de lettre ci-joint, à adresser aux Directeurs de l'Exploitation des Régions.

Je vous adresserai prochainement deux autres notes relatives à l'unification du règlement des signaux, et à l'unification des règles de composition et d'équipement des trains.

L'Ingénieur en Chef,
Chef du Service Central du Mouvement,

Signé : GOURSAT.

D.
SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du
Mouvement

3ème Division

N. 113

Paris, le 28 Février 1938.

N O T E

pour Monsieur le Directeur Général.

L'unification des règlements ne peut évidemment être réalisée que par étapes, et j'ai l'intention d'unifier en premier lieu :

- le règlement des signaux,
- les règles de composition des trains et d'équipement des trains en personnel,
- les règles d'espacement des trains de même sens, et de protection des trains arrêtés.

D'autres questions -moins liées aux installations matérielles- auraient vraisemblablement pu être unifiées plus rapidement. C'est le cas, par exemple, de la réglementation des détresses et secours en double voie, ainsi que celle des mouvements à contre-voie et de la voie unique temporaire. Mais il serait à mon avis regrettable d'unifier d'abord des prescriptions ne s'appliquant qu'en cas d'incident relativement rare, et intéressant surtout les Agents sédentaires. Il me semble bien préférable de commencer par des réglementations comme la signalisation et la protection, essentielles pour les Agents des trains, qui passent souvent dès maintenant et passeront de plus en plus d'une Région sur une autre, et comme la composition des trains, d'application continue dans toutes les gares de formation. En ce qui concerne cette dernière question, j'oriente bien entendu l'étude dans un sens permettant des économies importantes d'exploitation.

Les trois études ont été mises en chantier simultanément. C'est celle relative à l'espacement et à la protection des trains qui paraît devoir aboutir la première. Elle est d'ailleurs particulièrement intéressante, car elle entraîne une amélioration notable de la sécurité, en même temps qu'une grosse simplification de la réglementation actuelle de certaines Régions. Elle est basée sur les principes ci-après :

1°) - L'espacement des trains sera partout assuré par le cantonnement, un règlement unifié de cantonnement téléphonique (ou télégraphique) étant mis en vigueur sur toutes les lignes (double voie ou voie unique) n'ayant pas d'appareils de block.

Ce cantonnement sera presque toujours fait de gare à gare. Il existe néanmoins quelques lignes -en très petit nombre- ou il sera nécessaire, pour obtenir le débit suffisant, de créer entre les gares quelques postes de cantonnement. Cette dépense nouvelle est d'ailleurs justifiée par l'amélioration de la sécurité qu'entraînera, sur ces sections, la substitution du cantonnement au régime de l'intervalle de temps.

Les règles d'espacement par le temps n'interviendront plus qu'en cas de dérangement du téléphone, et pourront, par suite, être très simplifiées.

2°) - En ce qui concerne la protection des trains, elle restera, comme maintenant, normalement assurée par le seul block sur certaines sections munies de dispositifs modernes, block automatique en particulier.

Sur les autres lignes, ou il n'est pas possible de se fier entièrement au block :

a) - Les trains arrêtés en pleine voie seront, dès

l'arrêt, protégés par leur conducteur d'arrière, qui se rendra à la distance réglementaire, placera des pétards sur la voie, et reviendra à son train. Superposée au cantonnement, cette manière de protéger un train -d'ailleurs pratiquée depuis longtemps sur certains Réseaux- assure indiscutablement la sécurité et il devient dès lors fort intéressant de l'adopter partout, car elle permet de supprimer toutes les règles spéciales de protection ou d'espacement que certains Réseaux, laissant normalement le conducteur d'arrière sur la voie en cas de protection, ont été amenés à prévoir pour certaines circulations à personnel réduit, en particulier pour les trains légers et pour les trains accompagnés par un seul Agent Exploitation.

b) - Les trains arrêtés par les signaux d'une gare ou d'un poste devront, dès l'arrêt, se faire reconnaître, directement ou téléphoniquement, par l'Agent manoeuvrant ces signaux, et leur conducteur d'arrière n'aura pas normalement à se préoccuper de leur protection. Il n'aurait à assurer cette protection, sur un ordre transmis par le sifflet de la machine, que dans le seul cas où l'Agent de la gare constaterait un mauvais fonctionnement de ses propres signaux ou de ses appareils de block. L'adoption de cette réglementation permettra, sans modification de la signalisation actuelle, d'unifier, du moins en ce qui concerne les Agents des trains, les règles de protection des trains arrêtés par un signal sur l'A.L., qui n'a pas de disques rouges, sur le Nord, qui en utilise le plus souvent, mais sans "poteau-limite", et sur l'Ouest, le Sud-Est, l'ex-Midi et l'ex-Est, qui utilisent normalement des disques rouges avec "poteau-limite". Ces poteaux pourront d'ailleurs être supprimés.

Il restera provisoirement une situation spéciale sur les

Monsieur Marchand, de la part de M. Darguez.

B.

5 Septembre 1944

1 exemplaire à M. L. Sauvageol / Martin / Rivet / Long / Boudon.

Problèmes d'avenir concernant le Mouvement.

N O T E

SUR LES REGLEMENTS DE SECURITE

Au moment de la constitution de la S.N.C.F., chaque réseau possédait des règlements de sécurité particuliers. La S.N.C.F. a entrepris aussitôt l'unification de ces règlements; mais un tel travail ne peut être réalisé que progressivement.

Dans une première étape, les dispositions ci-après ont été unifiées :

- Protection des trains arrêtés,
- Cantonnement téléphonique,
- Mesures à prendre pour "arrêter et retenir les trains",
- Trains légers.

La deuxième étape a eu pour objet la mise en vigueur du règlement unifié des Signaux.

Enfin, une troisième étape a unifié les règles concernant la voie unique.

Entre temps, des dispositions ont été mises en application sur l'ensemble de la S.N.C.F. pour l'exploitation des lignes à voie unique peu importantes, lignes désignées comme "Lignes à signalisation simplifiée" ou comme "Lignes à trafic restreint".

Pour compléter l'unification des règlements, il a été établi une Instruction sur la composition des trains (composition, vitesse-limite, freinage, équipement en personnel); le projet de cette Instruction a été soumis au Service du Contrôle et nous comptons en obtenir prochainement l'homologation.

Nous entreprendrons ensuite la préparation des dernières étapes d'unification, ayant trait, d'une part, aux dispositions concernant les lignes à double voie, d'autre part, aux prescriptions communes aux lignes à double voie et aux lignes à voie unique.
