

M

,

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION DU MOUVEMENT

13308

Signal de départ dans les
établissements "SS"

13306

(4)

Signal de départ dans établissements SS

- 4.8.60 - 1^{re} Div^{on} à 3^e Div^{on} - RM demande si les agents VB quarts d'établissements SS doivent posséder un certificat de capacité pour donner le signal de départ.
- 7.2.61. Memento C.C.A.A. n°468. Faut-il délivrer 1 certificat ou 1 autorisation aux agents VB ou contractuels ?
- 3.3.61 - à RM. pas de besoin de certificat de capacité pour agents VB et férants
- 22.8.62. du Nad. Avis. Réglementation sur signal de départ ds ét^s SS et indications données aux mécaniciens par les RT
- 22.6.67 à 1^{re} Div^{on} - Signes conventionnels à utiliser dans les Documents horaires.

V/ 20/6/67

COPIE pour Dossier 31306 (IGS 13)

DIRECTION DU MOUVEMENT
3e Division

22 JUIN 1967

M 31.300
41

Départ des trains dans
les établissements SS

Monsieur le Chef de la 1ère Division,

Suite à votre lettre 11.102.12 du 30.11.1966 relative au signe conventionnel relatif au service du train dans les établissements SS et notamment au signal de départ.

1.- La question de la désignation de l'agent qui donne le signal de départ dans les établissements SS est loin d'être actuellement unifiée sur toutes les Régions et ne le sera qu'au moment de la mise en vigueur de la réglementation unifiée.

2.- Dans l'état actuel des textes en préparation nous avons prévu que si l'établissement comporte un agent sédentaire participant au service d'un train, c'est cet agent qui donne le signal de départ (actuellement certaines régions excluent les "gérants", nous nous orientons donc vers une généralisation de la solution Ouest).

3.- Nous avons également prévu que lorsque le signal de départ devait être donné par l'agent d'accompagnement, un signe conventionnel particulier serait inscrit en regard de l'heure de départ.

Il n'est pas en effet sans inconvénient de mélanger les notions commerciales avec celles relatives au mouvement et à la sécurité, les unes et les autres pouvant ne pas coïncider.

Dans ces conditions nous nous proposons pour l'avenir de porter la lettre D à côté de l'heure de départ (ou tout autre signe conventionnel particulier), indépendamment de tout signe à sens commercial pour remplacer le signe SS et indiquer à l'agent d'accompagnement qu'il doit donner le signal de départ.

Dans la situation actuelle, le signe SS dans la colonne horaire ne caractérise qu'un cas particulier où le service du train est à assurer (gare fermée) cette signification étant prévue à l'IRSA (homologuée).

...

Quant au fait qu'un établissement est SS en permanence, il n'est pas non plus caractéristique pour l'agent de train puisque, au moins sur certaines régions, le gérant assure le service du train. On peut évidemment, dans ce cas, considérer le signe SS comme l'imposant. Mais cela ne nous paraît pas être une solution d'avenir.

D'autre part, cette solution suppose que, lorsque ce signe ne figure pas, le signal de départ est donné par un agent sédentaire, ce que n'ont pas encore accepté toutes les Régions.

Il nous paraîtrait donc indiqué de fixer dès maintenant la solution future comportant :

1 signe "mouvement" imposant à l'agent d'accompagnement service de train et signal de départ,

1 signe "commercial" lui indiquant qu'il doit assumer certaines tâches de délivrance de billets... etc.... en l'absence d'un agent sédentaire apte à les remplir.

Bien entendu, subsisterait provisoirement en plus le signe SS qui a d'autres implications réglementaires (par exemple celles résultant du § 1 de l'Instruction Générale de Sécurité n° 1).

Le Chef de la Division de la
Réglementation et de la Sécurité,

Signé: J. HUET,

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

EXPLOITATION NORD — 18, RUE DE DUNKERQUE PARIS-X^e

Tél. : TRUdoine 99-40, 90-50, 97-90

R. C. Seine 55-B-4944

Adr. Télégr. NAFERNORD

V/réf.:

IGS. n° 13
N/réf.: N.m.2

Objet:

Paris, le

22 AOUT 1962

196

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N°	322
23 AOUT 1962	
M	Pièce

Monsieur le Directeur du Mouvement
(3ème Division),

3 divisions
—

Comme suite à conversation téléphonique avec M. PAGET, je vous adresse un exemplaire de l'avis réglementation (Régime du signal de départ dans les établissements S.S. et cas particuliers d'application de l'I.G.S. n° 13) édité par les arrondissements EX - MT de Paris et affiché au dépôt de Persan-Beaumont, lors de la visite de M. TARALON les 26 et 27 juillet 1962.

Je crois intéressant de vous joindre également une copie de la lettre que j'ai reçue du Service M.T. tendant à porter aux livrets de marche des trains les indications nécessaires aux mécaniciens sur les cas où le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement dans les établissements S.S. et sur les cas où il est donné par le Chef de train dans les gares temporaires.

J'étudie cette lettre avec le désir d'aboutir.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division du Mouvement

Joisson

Signé: JOISSON

El. Soria
Ripoldi Defaut

S.N.C.F.
Région du NORD
1er Arrondissement-EX

Date d'application : à partir du 27 mai 1962
& jusqu'à nouvel avis.

Distribution	
EX	MT
1 - 3	1 - 3
11 - 21	4 - 21
22	24 - 29

AVIS REGLEMENTATION N° 2

DEPART des TRAINS dans les ETABLISSEMENTS "S.S."
et CAS PARTICULIERS d'APPLICATION de l'I.G.S. 13.

DOCUMENT ABROGE : Avis Règlementation N°5 du 23 mai 1961.

1°- Liste des Etablissements S.S. où le Chef d'ETABLISSEMENT est CHARGE de DONNER le SIGNAL de DEPART, en application de l'Article 10 de l'I.G.S. 13.

- Ligne d'Erment-Eaubonne à Valmondois ERMONT-HALTE
- Ligne de Paris à Crépy-en-Valois (BLANC MESNIL-BRANCY
VERT-GALANT

2°- CAS PARTICULIERS :

- A) A SANNOIS, le signal de départ est donné par l'agent de la gare, en permanence, même quand cette gare est fermée à la sécurité.
- B) A EPINAY-sur-SEINE, le signal de départ est donné par le CTR aux trains de sens impair desservant cet établissement avant 8h. - par un agent de la gare pour tous les autres trains.
- C) A BOUFFEMONT & VILLERS-ST-PAUL, Etablissement S.S., le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement aux trains de marchandises desservant ces établissements.
- D) AU LANDY-SUD (Voie K) le signal est donné par le CTR lorsque l'heure de départ du train est arrivée et que le carré s'ouvre pour lui.
- E) EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS & GARAGES DE PLEINE-VOIE.
Le signal de départ est donné, dans la forme réglementaire, par l'agent qualifié de la gare gérante, détaché pour assurer la direction de la manoeuvre de desserte de l'Embranchement particulier.
- F) CAS PARTICULIERS DES AUTORAIS AVEC REMORQUE.
Sur la ligne de MONTSOULT-MAFFLIERS à LUZARCHES, dans les gares ouvertes à la sécurité, le signal de départ est donné directement au conducteur de l'autorail par le Chef de Gare.
Dans les autres établissements, le conducteur de l'autorail part de lui-même, si rien ne s'y oppose, après avoir reçu le signal "Service Terminé", fait par l'agent EX d'accompagnement.

Paris, le 23 mai 1962

P/Le Chef du 1er Arrondissement

EX.
TOUBEAU

P/Le Chef du 1er Arrondissement

MT.
DE FUMICHON

Tts n° 1190
SV divers 10c

= 3 AOUT 1962

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement EK/N

- Régime du signal de départ dans les Etablissements SS -

Nous éprouvons toujours beaucoup de difficultés pour porter à la connaissance des mécaniciens, par voie de fiches apposées sur les tableaux d'affichage, les dispositions des Avis Réglementation qui traitent du régime du signal de départ (dans les Etablissements SS notamment).

Le tableau ci-joint résume les cas d'application ; il fait apparaître des errements différents suivant les Arrondissements ; malgré l'affichage, les mécaniciens éprouvent des difficultés dues à la dispersion des cas et à la divergence des méthodes. En particulier le critère de la cible \odot , utilisé par certains Arrondissements, crée dans l'esprit des mécaniciens une certaine confusion.

Nous persistons à penser (la Direction T et l'Inspection Générale de Sécurité pensent de même) que les Fascicules Horaires devraient être le document exclusif qui renseigne les mécaniciens sur les cas où le signal de départ est donné par le Chef de Train dans les gares temporaires et sur les cas où il est donné par le Chef d'Etablissement dans les Etablissements SS.

A cet effet, je sou mets à votre approbation une proposition simple qui est formulée dans la dernière colonne du tableau ci-joint.

Si vous êtes d'accord sur ces propositions, je vous serais reconnaissant des instructions que vous voudrez bien donner pour leur application, si possible au prochain service d'hiver. Nous aurions ainsi réglé un délicat problème qui nous tient à coeur depuis longtemps et simplifié la tâche des Arrondissements et des mécaniciens.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Subdivision de la Traction,

Signé : LEROY

N° de l'avis	Arrondissement émetteur	Date	Etablissements intéressés	Nature du signal de départ	Observations	Propositions
2	1	23.5.62	Sannois	- le signal de départ est donné par l'agent de la gare en permanence même quand cette gare est fermée à la sécurité	- bien que n'étant pas gênante cette disposition semble en contradiction avec le 2ème alinéa de l'art. 10 de l'IGS 13	Ne mettre aucune mention SS devant les heures d'arrêt des trains
2	1	23.5.62	Epinay-s/Seine SS	- le signal de départ est donné par le CTR aux trains de sens impair desservant cet établissement avant Ch - par un agent de l'établissement pour tous les autres trains		<p>1) Indiquer au § 4 "Prescriptions diverses des Renseignements Techniques, la mention :</p> <p>" Dans les Etablissements SS de</p> <p>" de et de</p> <p>" le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement sauf aux trains dont les heures d'arrêt sont frappées de la mention " SS dans les colonnes horaires.</p> <p>2) Dans les colonnes horaires, marquer la mention SS en regard de l'heure de départ des trains qui ne reçoivent pas le signal de départ du Chef d'Etablissement, de la même manière que pour les gares temporaires.</p>
			Bouffémont SS Villers-St-Paul SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement aux trains de marchandises desservant ces 1 ^{er} Etablissement		
9	2	10.5.62	Hellemees SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement au train 3812 seulement		
			Tressin SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement sauf aux 27.53 (SEM) - 2788 (SEM) - 2786 (DF)		
			Wattignies SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement sauf 3049		
3	3	10.2.59	La Flamengrie SS La Longueville SS Sous-le-Bois SS Chivres SS Vaux Andigny SS Etreux SS Buironfosse SS Clasy-Mons SS			
23	4	1.1.62	Thézy SS Pont-les-Brie SS Cartigny SS Hallencourt SS Crémoy SS Balagny SS Troissereux SS Hodeng-Senarpont SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'Etablissement sauf pour les trains repérés par une cible aux fascicules des tableaux horaires	- la cible (Fascicule annexe 1 - dernier alinéa de l'art. 6 page 10) indique que l'établissement est fermé pour la délivrance des billets, l'enregistrement des bagages mais ne concerne en aucune façon les conditions d'expédition des trains	
68	5	26.6.62	Beuvrages SS Cambrai annexe SS Courcelle-le-Cte SS Dainville SS Haspres SS Hausy SS Maurois SS Meurchin SS Onmaing SS Ostricourt SS Sallaumines SS			

N° de l'avis	Arrondissement émetteur	Date	Etablissements intéressés	Nature du signal de départ	Observations	Propositions
3	3	10.2.59	Gares temporaires	- dans les gares temporaires pendant les périodes de fermeture à la sécurité, le signal de départ est donné par l'agent EK chargé d'accompagner le train	- cet avis réglementation n'est pas porté à la connaissance du personnel de conduite qui trouve dans les colonnes horaires la mention SS en regard des heures d'arrêt des trains intéressés	Maintenir la mention SS en regard de l'heure d'arrêt des trains qui ne reçoivent pas le signal de départ du Chef de Gare
23	4	1.1.62				
68	5	26.6.62		- un avis réglementation désigne les gares temporaires et les périodes de fermeture à la sécurité		
10	6	28.6.62	Les Fontinettes SS	- le signal de départ est donné par le Chef d'établissement sauf pour les trains 1695 et 2275		Mêmes propositions qu'en 1 et 2 ci-dessus.

/3/61

Copie pour M. Marchand

3 mars 1961

4e Division
M 15, 53.51/2

Monsieur le Directeur de la Région
de la MEDITERRANEE,

Vous m'avez demandé s'il convenait de délivrer un certificat ou une pièce quelconque en tenant lieu aux gardes-barrières du Service VB qui ont été habilités, dans les établissements SS qu'ils gèrent, à donner le signal de départ, comme prévu à l'article 10 de l'IGS 13.

Il suffit de s'assurer, avant de mettre ces agents en service, qu'ils connaissent la manière de donner le signal de départ, de même qu'ils doivent être aptes à effectuer les autres opérations (mouvement, commerciales, comptables) propres à l'établissement qui leur est confié.

Le Directeur du Mouvement,

Signé : SOULARD

19/61

3 mars 1961

COPIE CONFORME

4^e Division
M 15, 53.51/2

Monsieur le Directeur de la Région
de la MEDITERRANEE,

Vous m'avez demandé s'il convenait de délivrer un certificat ou une pièce quelconque en tenant lieu aux gardes-barrières du Service VB qui ont été habilités, dans les établissements SS qu'ils gèrent, à donner le signal de départ, comme prévu à l'article 10 de l'IGS 13.

Il suffit de s'assurer, avant de mettre ces agents en service, qu'ils connaissent la manière de donner le signal de départ, de même qu'ils doivent être aptes à effectuer les autres opérations (mouvement, commerciales, comptables) propres à l'établissement qui leur est confié.

Le Directeur du Mouvement,

(-s) Soulard

C.C.A.A. N° 468 du 7 février 1961

X - Signal de départ dans les établissements SS

en l'air | La Région de la Méditerranée a demandé s'il convenait de délivrer un certificat ou une pièce quelconque en tenant lieu aux gardes-barrières du Service VB qui ont été habilités dans les établissements SS qu'ils gèrent à donner le signal de départ, comme prévu à l'art.10 de l'IGS 13.

Sur les Régions Nord et Sud-Ouest, les établissements du même type sont tenus par des agents de la filière "Mouvement" et s'il n'en est pas ainsi, le signal de départ est donné par l'agent EX d'accompagnement. Cela a conduit la Région du Nord, afin d'assurer la sécurité de cet agent, à ajouter un fourgon en tête ou à défaut, à autoriser l'agent à prendre place sur la machine.

Sur les Régions Ouest et Sud-~~Ouest~~ **Est** où l'agent VB est habilité à donner le signal de départ, il n'est délivré aucune pièce pour attester cette habilitation.

La Région de l'Est délivre, après examen probatoire devant le Chef de Section VB et le Chef de Circonscription EX, un certificat établi sur une formule prévue par l'Annexe VB N° 1 au Règlement P 19 c pour le personnel chargé de la conduite et l'entretien des draisines, mais adaptée pour la circonstance.

} Après échange de vues, la Commission estime qu'il y a intérêt à ce qu'une autorisation soit délivrée en pareils cas, non seulement aux agents VB, mais également aux agents contractuels du Service EX assurant les mêmes fonctions.

Cette autorisation devrait être très simple et serait signée uniquement par le Chef de circonscription EX.

La Direction M étudiera cette question.

SB. 3/8/60

DIRECTION DU MOUVEMENT

4ème Division

M 15.53.51/2

PARIS, le

-4 AOUT 1960

Monsieur MARCHAND,

copie muni
Par lettre dont ci-joint copie, la Région de la Méditerranée demande s'il convient de délivrer un certificat ou une pièce quelconque en tenant lieu aux gardes-barrières du Service VB qui ont été habilités dans les établissements SS qu'ils gèrent, à donner le signal de départ, comme prévu à l'article 10 de l'I.G.S. 13.

Les errements suivis par les autres Régions intéressées à ce sujet peuvent se résumer ainsi :

Sur les Régions Nord et Sud-Ouest, les établissements en cause sont tenus par des agents de la filière "Mouvement" et s'il n'en est pas ainsi, le signal de départ est donné par l'agent Exploitation d'accompagnement. La question soulevée par la Région de la Méditerranée ne se pose donc pas pour ces deux Régions.

Sur les Régions Ouest et Sud-Est où l'agent VB est habilité à donner le signal de départ, il n'est délivré aucune pièce pour attester cette habilitation.

Seule la Région Est remet aux agents en cause après un examen probatoire devant le Chef de Section VB et le Chef de Circonscription EX un certificat établi sur une formule analogue à celle prévue par l'Annexe VB n° 1 au Règlement P 19 c pour le personnel chargé de la conduite et de l'entretien d'une draisine et adaptée pour la circonstance.

Je vous serais obligé de me faire connaître si à votre avis il convient bien dans le cas considéré de délivrer un certificat habilitant à donner le signal de départ alors que deux régions sur les trois intéressées n'ont pas jugé nécessaire de recourir à une telle formalité et dans l'affirmative quelle serait la forme à donner à un tel certificat.

/ L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division du Contrôle
du Mouvement,



g-11/6/60

S.N.C.F.

Région de la MEDITERRANEE

Direction
Division du Personnel
et des Affaires Générales

4ème Section

COPIE

MARSEILLE, le 8 Juin 1960

PA.4-99

P.19.120

Monsieur le Directeur du Mouvement
P A R I S

Certains Etablissements SS sont gérés par des gardes-barrières du Service VB ou par des gardes-barrières auxiliaires.

La question s'est posée de savoir s'il convient de délivrer une pièce à ces agents et, dans l'affirmative, la nature de cette pièce, pour les habiliter, comme il est prévu à l'art.10 de l'I.G.S. 13, à donner le signal de départ.

Il semble que, s'agissant d'une fonction qui ne rentre pas dans les attributions normales des gardes-barrières, ceux-ci doivent recevoir une pièce les habilitant expressément à donner le signal de départ et que, compte tenu des termes de l'art.5 du Règlement P 19 c, (Annexe EX. n° 1), cette pièce ne doit pas être un Certificat de Capacité.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître votre sentiment à ce sujet.

Pour le Directeur
l'Ingénieur,

.....

Signal de départ dans établissements SS

- 2.4.57. de MT. Transmission question III Memento réunion 14.2.57 de la commission Nord/Est pour la réglementation [25 kV]:
Mauvaise audibilité du signal acoustique des ATR
- 10.12.57. de MT. rappel et suggestion d'un signal optique spécial
- 16.12.57. à MT. pas de signal optique pour les ATR
- 14.X.58 - à MT. pour Conférence M^e Traction du 17.X.58: rien à ajouter à lettre du 16.XII.57
- 25.11.58 - Nord. PV CMPR EX Nord - 2 accidents liés à l'application de l'IGS13
- 5.2.59 - —. aménagement du TS d'Ostercourt suite à accidents.
- 5.2.59 - Nord demande des fourgons pour les trains d'embranchement, les mécaniciens n'entendant pas le signal acoustique.
- 28.2.59 - au Nord. Le signal de départ peut être donné soit par un agent du cadre, soit par auxiliaire ou ferant contractuel
- 13.3.59. de Nord. dans certains cas, le CTR monte sur le loco pour donner le signal de départ et y reste jusqu'à l'arrêt suivant
- 13.3.59 - Note. dans quelles conditions est donné le signal de départ dans établissements SS des Régions.

M. Soudard

—

voici les réponses des régions

(sans le Nat, et la contribution
y est + difficile de connaître).

Voici également ce que nous
avons répondu au CMLB en

11/12/58.

13/2/59

monony

Signal de départ dans les établissements SS

	Agent de cache	Auxiliaire	Gerant contractuel
Est	toujours	presque toujours ⁽¹⁾	majorité des cas ⁽¹⁾
Ouest	toujours	toujours	non, mais va s'occuper ens plus de l'écritisme
Just. Est	toujours ⁽²⁾	toujours	toujours
Just. Ouest	le plus souvent	<u>Jamais</u>	<u>Jamais</u>

(1) exceptions en fonction des aptitudes ou des circonstances. (2) 2 exceptions sur la...

Signal de départ dans les établissements S.S'

Est. Agent du cadre: Toujours

Auxiliaire (homme ou femme): en principe oui (quelques exceptions prévues par chef de circonscription EX en fonction des qualités personnelles de l'auxiliaire ou de ses remplaçants si il y a des soucis ou bien des difficultés particulières)

Gérants contractuels (~~venant au grade de fonctionnaire~~ ~~ou agents~~ ~~ou agents~~ ~~ou agents~~): parfois, mais plus rare.

Jud. Ouest - Agent du cadre: le plus souvent. nombreuses exceptions

Auxiliaires ou autre: jamais

Jud Est - Tous les gérants donnent le signal de départ

Ouest -

C M P E. du 11-12-53

VIII - Un représentant du personnel d'exécution signale que, dans certains cas, le signal de départ est donné par un aiguilleur ou par un gérant de PAG, ce pour quoi il estime que les agents en question ne sont pas qualifiés.

En ce qui concerne les gares, l'article 1 de l'I.G.S. 13 prévoit explicitement qu'un autre agent peut être délégué par le chef de gare pour donner le signal de départ: un aiguilleur, qui est par ailleurs chargé de l'ouverture des signaux s'opposant au départ du train, est certainement qualifié pour recevoir la délégation du signal de départ, étant entendu qu'en pareil cas les opérations éventuelles préalables au départ du train, telles que vérification de la composition, etc... continuent à incomber au chef de gare.

Quant aux gérants de PAG, ils peuvent, en application de l'article 10 de l'I.G.S. 13, être habilités à donner le signal de départ; la nature des établissements intéressés (établissements SS) justifie cette solution qui présente, par ailleurs, pour le personnel de conduite, l'avantage de l'homogénéité.

26/2/59

COPIE pour Monsieur BURON

" M. le Chef du Sce EX de la Rég. EST, OUEST, S/O, S/E
" M. le Chef de la Div. TM de la R.M.

MINUTE *Waw*

28 FEVR 1959

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N°	
28 FEV. 1959	
M	Pièce

3ème Division
N 13.306

Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation
de la Région du NORD,

SE 31 d

Suite à votre lettre N. n. 7.103 du 5 février 1959 par laquelle vous me faites part des difficultés rencontrées par les mécaniciens des locomotives électriques 25000 volts au Biscot des trains d'embranchement pour percevoir le signal de départ qui leur est donné par le chef de train dans les établissements SS.

Je vous demande d'examiner si un nombre notable des cas correspondants ne pourraient pas être éliminés en faisant donner un signal de départ par l'agent de l'établissement SS -lorsqu'un tel agent existe- ce qui, je le rappelle, est possible non seulement avec un agent du cadre, mais également avec un auxiliaire ou un géant contractuel.

Cette solution est d'ailleurs pratiquement de règle sur certaines Régions (EST et SUD-EST à ma connaissance), et ce n'est, à mon avis, qu'à défaut de pouvoir l'appliquer qu'il conviendrait de recourir à l'encadrement éventuel de zones intéressées par 2 fourgons.

Vous voudrez bien me faire connaître le résultat de cet examen.

Le Directeur du Mouvement,

Signé : SOULARD

*14-2-61
de S.O. n'a rien
changé à ce moment*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

EXPLOITATION NORD — 18, RUE DE DUNKERQUE PARIS-X⁰

Tél. : TRUdaine 99-40 à 49 - 90-50 à 59 - 97-90 à 99

Adr. Télégr. NAFERNORD

R. C. Seine 55-B-4.944

V/réf. :

N/réf. : I.G.S. 13
N m. 2 N^o 5

Objet : Signal de départ
dans les Etablissements SS

Paris, le

13 mai

19 59

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N ^o	1013
14 MAI 1959	
	Pièce

Monsieur le Directeur du Mouvement,

3, 01/11/1959

Comme suite à votre lettre 3^{ème} Division M.13.306 du 28 février 1959, relative au signal de départ des trains remorqués par machines électriques dans les établissements SS, où ce signal est donné par le chef de train, j'ai trouvé la solution suivante que j'ai mise en application, en accord avec le service de la Traction : le chef de train monte sur la locomotive avant de donner le signal de départ et y reste jusqu'au prochain arrêt. Cette mesure n'a jusqu'ici soulevé aucune difficulté d'application.

Je demande par ailleurs aux Chefs d'arrondissement de revoir la liste de ces établissements et d'examiner si, dans certains d'entre eux, et à certains trains, le signal de départ ne pourrait pas être donné par un agent sédentaire, Mais je n'attends pas de cette révision une très sensible réduction des cas de l'espèce, étant donné le nombre élevé de points d'arrêts dépourvus de tout gardiennage que comporte la Région (14 entre Lille et Hirson, ligne électrifiée).

J'appelle, en outre, votre attention sur le désir exprimé par la Traction Nord, de voir préciser par un signe distinctif sur les tableaux horaires les établissements SS où le départ est donné par signal optique.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

[Signature]

*Cela peut changer
avec la qualité du
personnel en service*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

EXPLOITATION NORD — 18, RUE DE DUNKERQUE PARIS-X^e

Tél. : TRUdaine 99-40 à 49, 90-50 à 59, 97-90 à 99

Adr. Télégr. NAFERNORD

V/réf. :

N/réf. : EX. 31 d
N.m. 7.103

IGS. 13
N.m. 2 n° 4

Objet :

Paris, le

- 5 FEVR 1959

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Document N° 905 19	
- 6 FEV. 1959	
11412.2/10	Pièce

Monsieur le Directeur du Mouvement,

No 1047/1959

Il vient de m'être signalé que les conducteurs des locomotives électriques ou diesel des trains d'embranchement perçoivent difficilement le signal de départ qui leur est donné par le Chef de train dans les établissements SS ou les gares fermées à la sécurité en période d'extrême matinée ou soirée.

Pour permettre de donner un signal efficace dans les conditions réglementaires, je suis amené à vous demander pour l'encadrement de ces rames, la fourniture de 11 fourgons à essieux munis du chauffage électrique (9 en roulement + 2 en réserve).

Ainsi que vous le savez, en effet, la situation du parc fourgons de la Région Nord déjà déficitaire de 21 fourgons (ma lettre EX. 31 d - N.m. 7.103 en date du 12 mai 1958) ne permet pas de faire face à ce besoin nouveau.

Je vous serais obligé de bien vouloir nous faire venir en aide par l'attribution des 11 fourgons nécessaires.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCOIS
Exploitation NORD - 18 rue de Dunkerque PARIS

V/Réf. M.15-4700/1 du
9.1.1959

N/Réf. I.G.S.1 N° 13
N m. 2

Objet : I.G.S. 13 - N m.2 N°5

Exécution du signal
de départ à la station
d'Ostricourt

5 février 1959

COPIE

Monsieur le Directeur du Mouvement,

Par lettre référence rappelée en marge,
vous avez bien voulu me demander de revoir
les conditions d'exécution du signal de départ
à la station d'Ostricourt.

J'ai fait aménager le tableau de service
de la station d'Ostricourt, de manière à
permettre aux agents de cet établissement de
donner le signal de départ à tous les trains
de voyageurs qui le desservent à l'exception
toutefois de l'autorail 1394 (21h33 - 21h33)
dont l'horaire est ciblé.

Le Chef du Service de
l'Exploitation,

Signé : PLOUVIEZ.

EXTRAIT

du Procès-Verbal de la réunion du Comité Mixte Professionnel
du Service Régional/EX. tenue à Paris le 26 novembre 1958.

Nad

.....

Examen des accidents LAGNEAU à Jolimetz et BAIX à Ostricourt.

Les délégués techniques régionaux à la sécurité font remarquer que ces deux accidents survenus dans des établissements S.S. ont pour cause une difficulté d'application de l'I.G. 13, lorsque les mouvements sont remorqués par une machine électrique.

Ils proposent un certain nombre de solutions parmi lesquelles :

- amélioration de l'éclairage des quais à voyageurs;
- pose de rétroviseurs sur les machines électriques;
- équipement des rames avec deux fourgons (1 en tête - 1 en queue);
- installation d'une sonnerie actionnée par bouton poussoir comme dans les autorails.

Le Président fera étudier un moyen permettant de pallier les difficultés d'application de l'Article 10 de l'I.G.S.13 sur les lignes électrifiées.

.....

EXTRAIT

du Procès-Verbal de la réunion du Comité Mixte Professionnel
du Service Régional/EX. tenue à Paris le 26 novembre 1958.

Nnd

.....
Examen des accidents LAGNEAU à Jolimetz et BAIX à Ostricourt.

Les délégués techniques régionaux à la sécurité font remarquer que ces deux accidents survenus dans des établissements S.S. ont pour cause une difficulté d'application de l'I.G. 13, lorsque les mouvements sont remorqués par une machine électrique.

Ils proposent un certain nombre de solutions parmi lesquelles :

- amélioration de l'éclairage des quais à voyageurs;
- pose de rétroviseurs sur les machines électriques;
- équipement des rames avec deux fourgons (1 en tête - 1 en queue);
- installation d'une sonnerie actionnée par bouton poussoir comme dans les autorails.

Le Président fera étudier un moyen permettant de pallier les difficultés d'application de l'Article 10 de l'I.G.S.13 sur les lignes électrifiées.

.....

A 14/10/58

MINUTE

14 OCT 1958

3ème Division
M. 13.306

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N°	
14 OCT 1958	
M	Pièce

Cher Monsieur,

- Question 1°) de l'ordre du jour de la
Conférence Mouvement/Traction du 17/10/58
"Signal de départ dans les Etablissements SS
ne comportant pas d'agent habilité à détenir
le guidon de départ".

Cette question a fait l'objet de ma
lettre M. 13.306 du 16/12/57 à laquelle je
ne vois rien à ajouter pour ce qui me
concerne.

Votre bien dévoué,

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la
Réglementation et de la Sécurité,

Signé : Marchand

Monsieur LAMIRAL
Ingénieur en Chef
Chef de la Division du
Mouvement Traction
Direction du Matériel
et de la Traction

16/XII

MINUTE

16 DEC. 1957

3^{ème} Division

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N°	
17 DÉC. 1957	
M	Pièce

M 13.306

Monsieur le Chef de la Division
du Mouvement-Traction
Direction du Matériel et de la Traction,

Par lettre Tt 131 600/0-1007-1013 du 10/12/57 vous m'avez rappelé la question soulevée par les Régions Nord et Est de la mauvaise audibilité, à bord des locomotives électriques 25 000 volts du coup de cornet donné par le chef de train comme signal de départ dans les établissements ne comportant pas d'agent habilité - essentiellement dans ceux qui ne sont pas gardés.

Ainsi que nous vous l'avons indiqué verbalement à plusieurs reprises, cette difficulté n'est qu'un cas particulier des inconvénients de la mauvaise audibilité à bord des locomotives en question. Or, je ne vois pas, dans l'état de notre réglementation, le moyen de se passer de l'audition du mécanicien.

Sans parler de la question des détonateurs et des pétards, je rappelle, par exemple, que bien que le signal de départ des gares soit optique, le règlement prévoit l'arrêt éventuel du mécanicien par des coups de sifflet saccadés - également, que des indications verbales précises doivent pouvoir être données aux mécaniciens en ce qui concerne les manœuvres, etc...

Quant aux arrêts dans les établissements non gardés que vous visez dans votre lettre, je précise que lors de la préparation de l'I.G.S. 13, nous n'avons pas été d'avis de munir les agents des trains du signal optique de départ des agents sédentaires, essentiellement en raison du risque de départ intempestif qui pourrait en résulter dans les gares. Cet argument de sécurité a conservé toute sa valeur et je ne vois pas la possibilité de passer outre pour une question de commodité.

J'ajoute que le conducteur électrique arrêté dans un tel établissement n'ignore pas qu'un signal de départ acoustique va lui être donné par le chef de train et qu'il n'y a donc pas d'effet de surprise.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division de la
Réglementation et de la Sécurité,

Signé : Marchand

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
PL.9.12 DIRECTION DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

20, RUE DE ROME - PARIS-VIII^e
LABorde 88-00 - 90-80

DIRECTION DU MOUVEMENT	
Enregistrement N°	110
10 DEC. 1957	
M	Pièce

Paris, le 10 DEC. 1957 19

N^oref. Tt 131 600/0-1007.1013

Monsieur le Chef de la 3^{ème} Division
du Mouvement
Direction du MOUVEMENT.

3101W/1013

Je me permets de rappeler à votre attention ma lettre Tt 131 600/0-272 du 2 Avril 1957. au sujet de la mauvaise audibilité, à bord des locomotives électriques Nord et Est, du coup de cornet du chef de train donné comme signal de départ dans les Etablissements SS ne comportant pas de chef d'établissement habilité à cet effet.

Les Divisions de la Traction Nord et Est pensent qu'en l'occurrence il conviendrait de recourir à un signal optique spécial.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la suite que vous envisagez de donner à cette affaire.

LE CHEF DE LA DIVISION
MOUVEMENT-TRACTION,

Hubert

10 DEC. 1957

③

Tt 131 600/0-1007. 1013

Monsieur le Chef de la 3ème Division
du Mouvement
Direction du MOUVEMENT,

Je me permets de rappeler à votre attention ma lettre Tt 131 600/0-272 du 2 Avril 1957 au sujet de la mauvaise audibilité, à bord des locomotives électriques Nord et Est, du coup de cornet du chef de train donné comme signal de départ dans les Etablissements SS ne comportant pas de chef d'établissement habilité à cet effet.

Les Divisions de la Traction Nord et Est pensent qu'en l'occurrence il conviendrait de recourir à un signal optique spécial.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la suite que vous envisagez de donner à cette affaire.

LE CHEF DE LA DIVISION
MOUVEMENT-TRACTION,

Signé : LAMIRAL

COPIE à Monsieur le Chef de la Subdivision de la Traction -
Région : NORD -
EST -

3-

S.N.C.F.
Direction MT

- 2 AVR 1957

(2)

Tt 131.600/0 - 242

Monsieur le Chef de la 3^{ème} Division
du Mouvement
Direction du Mouvement,

III : Je vous adresse, ci-joint, un extrait de la question

"Signal de départ dans les Etablissements SS ne comportant pas d'agent habilité à détenir le guidon de départ", de la réunion du 14.2.57 de la Commission Interrégionale des Services MT NORD et EST pour l'élaboration de la réglementation concernant la Traction électrique sous tension de 25.000 V - 50 Hz, à laquelle étaient représentés les Services EX Nord et Est.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la suite que vous envisagez de donner à cette affaire.

LE CHEF DE LA DIVISION
MOUVEMENT+TRACTION,

Signé : LAMIRAL

COPIE à Monsieur le Chef de la Subdivision Traction
Région EST, NORD

suite à leur note commune MT t3 J2/2597 du 21 mars 1957.

de la réunion du 14 Février 1957 de la Commission Interrégionale des Services MT - NORD et EST pour l'élaboration de la réglementation concernant la Traction électrique sous tension de 25000 V - 50 Hz.

III - Signal de départ dans les Etablissements SS ne comportant pas d'agent habilité à détenir le guidon de départ.

Le personnel de conduite de la Région du NORD se plaint de ne pas entendre le coup de corne du Chef de train dans les Etablissements SS ne comportant pas d'agent habilité à donner le signal de départ avec le guidon.

Il résulte d'accompagnements de Chefs de conduite de la Subdivision de la Traction NORD que, quelle que soit la série de machines électriques, le coup de corne est pratiquement inaudible, même si la vitre de la cabine est ouverte et si le Chef de train se tient dans le véhicule de tête.

Il ne saurait être question de faire admettre par le mécanicien comme signal de départ, le signal "Service terminé".

L'attention des Directions M et T sera attirée, par la voie du présent mémorandum, sur cette question.

13306

Signal de départ dans établissements SS

- 20.1.49. PV du CHPREX EST - } Difficultés pour le signal de départ
- 21.4.49. — do — } dans les établissements SS
- 3.2.50. PV CCST. Accident survenu à 1 ATR après avoir donné le signal de départ ds 1 établissement SS
- 18.7.51. Est. Memento de la Conférence des CAE : suppléants auxiliaires sont habilités à donner le signal de départ quand le titulaire de l'établissement l'est déjà.
- 11.XII.53. CMPE direction M. question 8. les aiguilleurs et gérants de PAQ peuvent être habilités à donner le signal de départ
- 23.XI.55. T à M. T n'est pas d'avis de renseigner les agents de conduite sur les heures de cessation et reprise des gares temporaires.

5-

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

20, RUE DE ROME - PARIS-VIII^e
LABorde 88-00 - 90-80

DIRECTION DU MOUVEMENT Paris, le 23 NOV 1955 19	
Enregistrement N° 7	
24 NOV 1955	
M	Pièce

N/réf.: Tt 2041/2-794

OBJET: Etablissements SS
et gares temporaires.
IGS 13.

Monsieur le Directeur du Mouvement

Dans sa lettre MT III 2118 du 14 novembre 1955, dont je vous adresse ci-joint une copie, le Chef du Service M.T. de la Région S/EST nous signale, pour la conduite à tenir par les mécaniciens dans les gares ou postes temporaires, trois cas particuliers sur lesquels il demande une mise au point.

Comme il met la sécurité en jeu, je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer les arguments que vous seriez d'avis de lui opposer.

En ce qui me concerne, je pense que nous pourrions répondre dans le sens ci-après:

Nous sommes bien d'accord sur l'inutilité de porter à la connaissance des mécaniciens par voie de consignes d'arrondissement -plus ou moins à jour- les heures de cessation et de reprise du service dans ces Etablissements. On peut même trouver des cas, inverses de ceux exposés, où la publication de tels renseignements serait dangereuse si les mécaniciens les considèrent comme invariables.

Les trois cas cités appellent les remarques suivantes:

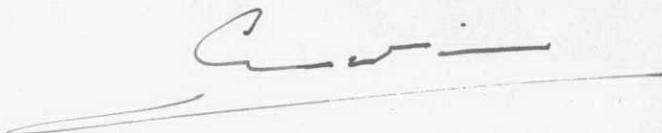
Pour le 1^o/ nous n'ignorons pas qu'il peut en résulter des retards mais la sécurité n'est pas engagée de ce fait.

Pour le 2^o/ il faudrait un concours de circonstances vraiment extraordinaire et imprévisible pour qu'une telle anomalie se produise et qu'elle entraîne un accident. L'exemple cité d'un PN restant ouvert ne doit pas se présenter si le train part à l'heure et si le Règlement Général de Sécurité-Règlement des PN- est strictement appliqué.

Pour le 3^o/ le mécanicien n'a ni à contester ni à interpréter le sens des signaux qui lui sont faits.

Je vous prie de bien vouloir me faire connaître votre avis.

LE DIRECTEUR



1 PJ

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

REGION SUD-EST

- MATERIEL ET TRACTION -

Paris, le 14 novembre 1955
20, boulevard Diderot

NR: MTt-III/2118

OBJET: Etablissements SS
et gares temporaires.Monsieur le Directeur
du Matériel et de la Traction

Dans l'exposé relatif au rôle de la Commission d'étude de diffusion des documents au personnel de conduite (annexe à la lettre Tt 2041/12-510 du 28 juin 1955) (Commission Lebreton), vous nous avez indiqué que la Division du Mouvement, dans sa lettre n° 13306/5 du 27 janvier 1954, a précisé que les mécaniciens n'avaient pas à être instruits des heures d'ouverture et de fermeture des gares et postes.

En conséquence, il ne paraît pas utile de continuer à prendre des dispositions pour porter ces renseignements à la connaissance des agents de conduite.

Du reste ces dispositions, qui consistaient dans l'affichage de l'annexe I aux consignes d'arrondissement S n° 2, ont donné lieu fréquemment à des réclamations de la part des représentants du personnel de conduite, réclamations fondées, étant donné le nombre et la diversité des régimes correspondant à chaque établissement.

A titre d'exemple, je vous adresse ci-joint un exemplaire du document concernant les gares temporaires du 1er arrondissement parmi lesquelles les gares de Solterres et Les Choux-Boismorand font l'objet de divers régimes subordonnés à la mise en circulation de trains supplémentaires, fait dont on ne peut exiger dans tous les cas la connaissance par les mécaniciens.

Je me propose donc d'aviser mon Service de l'Exploitation de la décision de ne plus porter les consignes en question à la connaissance du personnel de conduite.

Toutefois, avant de faire le nécessaire dans ce sens, je me permets d'attirer votre attention sur les cas particuliers ci-après:

1°/ Les règlements généraux et régionaux mentionnent certains cas où le mécanicien doit aviser la première gare ouverte au service: extinction d'un panneau, avis à donner en cas de rupture d'attelage, etc.

Il peut alors arriver que le mécanicien s'arrête ainsi accidentellement à la première gare rencontrée et qu'elle ne soit pas ouverte au service. Conformément à l'article 1 de l'IGS I, le mécanicien peut avoir à faire assurer la protection à l'arrière avant de repartir, sans avoir pu remettre son avis. La perte de temps, appréciable, qui en résultera retardera le rétablissement de la situation normale, objet de la prescription en question, ce qui peut avoir des conséquences au point de vue de la sécurité.

2°/ Un train sans agent EX d'accompagnement a un arrêt normal à une gare ouverte au service, mais dont le personnel est défaillant ou que, la nuit notamment, le mécanicien ne remarque pas. Croyant la gare fermée au service, le mécanicien, le train étant terminé, reprend sa marche de lui-même, conformément aux dispositions du renvoi 2 de l'article 10 de l'IGS.13

...

Or, du fait que la gare n'était pas fermée au service, le mécanicien ne devait pas partir sans avoir reçu le signal de départ, lequel pouvait être subordonné à l'exécution de telle ou telle opération de sécurité (annoncé à un PN voisin par exemple). La sécurité est alors engagée sans qu'il y ait faute du mécanicien.

3°/ Un train s'arrête normalement à une gare fermée au service, particularité que le mécanicien ignore. Par application des prescriptions de l'article I de l'IGS 13, le mécanicien attend le signal de départ et, éventuellement, conteste au chef de train la validité du signal "Service terminé". Il s'ensuit un temps perdu qui ne peut être imputé au mécanicien. Si le mécanicien part, au contraire, sans discussion et que, en réalité, le chef de train se soit trompé, et qu'on se trouve précisément dans un cas analogue au 2°/ ci-dessus, la sécurité risque d'être engagée; le chef de train n'aura ensuite qu'à dire qu'il n'a pas donné le signal de départ, que le mécanicien a fait erreur, pour que la responsabilité de notre agent soit mise en cause.

Je pense que les observations ci-dessus appellent une mise au point tenant compte de la position prise par la Direction du Mouvement et rappelée plus haut.

Je vous serais très obligé de vos instructions à ce sujet.

/LE CHEF DU SERVICE
DU MATERIEL & DE LA TRACTION
signé...

VIII - Un représentant du personnel d'exécution signale que, dans certains cas, le signal de départ est donné par un signaleur ou par un gérant de PAG, ce pour quoi il estime que les agents en question ne sont pas qualifiés.

En ce qui concerne les gares, l'article 1 de l'I.G.S. 13 prévoit explicitement qu'un autre agent peut être délégué par le chef de gare pour donner le signal de départ: un signaleur, qui est par ailleurs chargé de l'ouverture des signaux s'opposant au départ du train, est certainement qualifié pour recevoir la délégation du signal de départ, étant entendu qu'en pareil cas les opérations éventuelles préalables au départ du train, telles que vérification de la composition, etc... continuent à incomber au chef de gare.

Quant aux gérants de PAG, ils peuvent, en application de l'article 10 de l'I.G.S. 13, être habilités à donner le signal de départ; la nature des établissements intéressés (établissements SS) justifie cette solution qui présente, par ailleurs, pour le personnel de conduite, l'avantage de l'homogénéité.

EXTRAIT du MEMENTO de la CONFERENCE des
CHEFS D'ARRONDISSEMENT EXPLOITATION
- Région EST -
en date du 18 Juillet 1951

II - Signal de départ dans les établissements S.S.

On vient de demander aux Arrondissements d'habiliter les suppléantes auxiliaires à donner le signal de départ dans les établissements S.S. occupés à certaines heures par un agent déjà habilité à le faire.

Quelle que soit l'heure de passage des trains qu'ils desservent dans ces établissements, les Chefs de trains n'auront donc plus à se préoccuper de l'émission du signal de départ.

EXTRAIT du MEMENTO de la CONFERENCE des
CHEFS D'ARRONDISSEMENT EXPLOITATION
- Région EST -
en date du 18 Juillet 1951

II - Signal de départ dans les établissements S.S.

On vient de demander aux Arrondissements d'habiliter les suppléantes auxiliaires à donner le signal de départ dans les établissements S.S. occupés à certaines heures par un agent déjà habilité à le faire.

Quelle que soit l'heure de passage des trains qu'ils desservent dans ces établissements, les Chefs de trains n'auront donc plus à se préoccuper de l'émission du signal de départ.

3679

ML.

SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT

4ème Division

M. 15,47.01

*Classe avec
signal de départ
pour 1.3.*

C.C.S.T. (M) N° 148

COMMISSION CENTRALE
DE SECURITE DU TRAVAIL (MOUVEMENT)

MEMENTO N° 148

Séance du 3 février 1950

*M. Thérèse
p. 7
4607
no 12*

I - Exposé des accidents mortels survenus pendant le mois de décembre 1949 -

Le nombre des accidents mortels survenus pendant le mois considéré sur l'ensemble des Services de l'Exploitation s'est élevé à 11 contre 12 en décembre 1948 et 16 en décembre 1947.

Le nombre total des accidents mortels examinés par la Commission au cours de l'année 1949 s'établit à 87 contre 116 en 1948, 130 en 1947 et 132 en 1946. En 1938, le nombre des accidents mortels s'était élevé à 149.

En ce qui concerne les accidents de toute gravité survenus pendant les 11 premiers mois de l'année 1949, leur taux (nombre pour 1.000 agents, accidents de trajet non compris) a été de 61,54, nombre inférieur de 25,5 % par rapport à celui de la période correspondante de 1948.

Pour l'année 1949, le taux de fréquence des accidents mortels (accidents de trajet non compris) a été de 0,476 ‰, soit inférieur de 27,5 % par rapport à celui de 1948. Rapporté au million d'heures de travail, ce taux est de 0,112, en diminution de 70 % par rapport au taux correspondant de 1938.

Les résultats ainsi obtenus sont très encourageants et le Président de la Commission invite les Inspecteurs de la Sécurité à persévérer dans leurs efforts de prévention dans tous les domaines.

Circonstances dans lesquelles se sont produits les accidents de décembre 1949 :

1°) Le 1er décembre, vers 7h.15, le Chef de train P..., après avoir donné le signal de départ, a tenté de monter en marche et a glissé sous les roues du fourgon, cette glissade ayant pu être facilitée par le givre recouvrant le marchepied.

.....

2°) le 1er décembre, vers 19h.00, le Chef de gare de 4ème cl. L... a été tué lors de la prise en écharpe sur une bifurcation d'une machine sur le marchepied de laquelle il se tenait.

Accident de circulation.

3°) Le 2 décembre, vers 12 h.30, le Sous-Chef de manoeuvres O... accompagnait une rame de 3 fourgons à refouler; après avoir demandé à l'aiguilleur de faire la direction pour la voie devant recevoir les 3 véhicules, il précéda la manoeuvre tout en tournant le dos au mouvement. L'aiguilleur n'ayant pu manoeuvrer une aiguille que le premier fourgon engageait déjà, la manoeuvre se dirigea sur la voie que longeait O... et l'écrasa.

4°) Le 6 décembre, vers 11h.40, le corps de l'Homme d'équipe R... a été trouvé en bordure d'un quai après le passage d'un train. L'accident n'ayant pas de témoins, il résulte de l'enquête effectuée que R... qui était de service de 4 à 12 heures en qualité d'enrayeur a voulu, vers 11h.35, le dernier débranchement terminé, emprunter, pour regagner son domicile, un train passant sans arrêt. Il dut sauter en marche sur un marchepied de vigie mais, perdant l'équilibre, tomba sous le train.

5°) Le 12 décembre, à 2 h.50, le Chef de manoeuvres principal C... a été écrasé par une machine de manoeuvre en traversant une voie.

6°) Le 17 décembre, vers 2 heures, le Brigadier de manoeuvres F... dirigeait une manoeuvre consistant à mettre à quai 3 wagons poussés par un tracteur de piste. Il précédait la rame afin de prévenir les agents de manutention. Se croyant vraisemblablement séparé du mouvement par un plus grand intervalle, il s'arrêta à hauteur d'un pilier de la halle et fut serré contre le quai avant de tomber sur la voie.

7°) Le 20 décembre, vers 18h.25, l'Homme d'équipe principal T..., regagnant son domicile à bicyclette, son service terminé, a fait une chute dans une descente et s'est fracturé le crâne.

8°) Le 25 décembre, vers 20h.07, l'Intérimaire de 2ème cl. P..., circulant sur une piste, dans le même sens que celui des trains, a été heurté et tué par un train.

9°) et 10°) Le 29 décembre, à 14h.37, l'Homme d'équipe principal B... et l'Homme d'équipe B... ont été tués au cours d'opérations de graissage d'aiguilles. Le premier, qui devait assurer les fonctions de protecteur, participait au nettoyage des appareils. Les deux agents furent surpris et tués par un train.

11°) Le 31 décembre, à 19h.35, le Commis de 1ère cl. C... regagnait les locaux du bureau marchandises, après avoir remis les plis au bureau de tri lorsqu'il fut happé et tué sur le coup, en traversant le passage planchéié, par un train qu'il n'avait pas entendu venir.

VII - Ecrêteaux de prévention en aluminium repoussé -

La tenue des écrêteaux en aluminium repoussé placés à l'extérieur et exposés aux intempéries ayant donné toute satisfaction, il sera demandé au Service A, d'inscrire ces articles à la nomenclature. Les Régions passeront ensuite commande dans la forme habituelle et suivant leurs besoins.

VIII - Modification des palettes de marche-pieds des locomotives Diesel électriques O40 DA (Suite aux mementos n° 137, 140 et 145 des 11 février, 6 mai et 4 novembre 1949) -

Les Inspecteurs Régionaux de la Sécurité du Travail des Services MT et EX de la Région du Sud-Est, en présence des Délégués à la Sécurité et de Représentants du Personnel des C.M.E. ont examiné le 21 décembre 1949 en gare de Lyon-Guillotière une locomotive Diesel électrique Baldwin dont les marche-pieds ont été modifiés suivant l'avis émis par la Commission.

Cette visite a donné lieu aux constatations suivantes :

La nouvelle modification a bien eu pour effet de rétablir un décalage entre les marches (10 cm entre la 1ère, en partant du sol, et la 2ème; 5 cm entre la 2ème et la 3ème par rétrécissement de la 2ème) mais la position des rampes d'accès n'ayant pas été changée, la montée et la descente du personnel en position "penchée en arrière" résultant de la verticalité des marche-pieds, persiste.

En conséquence, la nouvelle modification ne donne pas satisfaction et, si l'on ne peut revenir à la situation originale, il conviendrait d'améliorer cette modification en alignant les rampes sur la ligne des marche-pieds.

Le Service Technique T sera tenu au courant.

IX - Questions diverses -

1°- Modification de l'article 701 du Règlement P9a n°1 (Emploi des lunettes) :

Les membres de la Commission ayant pris connaissance de la nouvelle rédaction de l'article 701 du Règlement P9a n°1 proposée par le Service Central du Personnel sont d'accord pour y apporter quelques modifications, dont il est pris note.

2°- Organisation des semaines de sécurité échelonnées en 1950 :

M. BEAUVOIS fait part aux membres de la Commission des contacts qu'il a eus avec les Organismes chargés de l'organisation de la Semaine Nationale de la Sécurité en 1950. Bien que le programme ne

/...

- Les accidents n°s 3, 5, 6, 8 et 11 sont survenus à des agents circulant dans les voies ou les traversant à trop courte distance de trains ou de véhicules en mouvement, A l'origine des accidents de cette catégorie, on retrouve toujours le même manque d'attention et un oubli momentané mais fatal des précautions les plus élémentaires pour assurer sa propre sécurité.

- L'accident n° 1 est le deuxième cas enregistré par la Commission d'un agent de train qui, après avoir donné le signal de départ dans un établissement non ouvert à la sécurité, tombe sous le convoi en montant dans le fourgon après le démarrage. Ainsi qu'il a été indiqué dans le Memento n° 143, il n'est prévu en aucune façon que le Chef de train doive être en vue du mécanicien pour donner le signal acoustique du départ. En raison de l'accélération des démarrages et des risques qui en résultent, il convient de faire l'éducation des agents de trains, y compris les dirigeants, sur ce point.

- Le double accident 9° - 10° est imputable à une méconnaissance totale du rôle de protecteur par l'agent chargé de cette mission; en effet, ce dernier aidait son collègue à nettoyer et à graisser les aiguilles. On constate fréquemment que certains agents appelés à assurer les fonctions de protecteur ne se rendent pas compte de l'importance primordiale de leur rôle, soit qu'ils travaillent avec le graisseur, soit qu'ils relâchent leur vigilance ou se laissent distraire facilement. Il se peut qu'en général ces agents ne soient pas spécialement préparés à cette mission et que toute leur attention n'ait pas été attirée sur les conséquences qu'entraîne l'absence ou l'insuffisance de leur vigilance. Une campagne d'éducation s'adressant particulièrement à ces agents serait à entreprendre rapidement.

II - Constatations faites au cours de tournées -

- Après entente avec le Service local V.B., l'amélioration du sol des entrevoies d'un faisceau de débranchement dans la zone d'enrayage est réalisée par un léger apport de scories que les agents du Service EX mettront en place pendant les temps creux du chantier.

Excellente méthode qu'il y aurait intérêt à généraliser.

- Les marche-pieds de certains locotracteurs sont recouverts de plaques de bois, d'autres sont entièrement métalliques, ces derniers lorsqu'ils sont usés deviennent glissants et dangereux pour le personnel qui y prend place au cours des manoeuvres. Il serait utile de munir les marche-pieds de tous les locotracteurs de plaques de bois munies de lattes antidérapantes en vue d'éviter des glissades.

Une proposition dans ce sens sera transmise au Service Technique T.

.....

- Les lampistes d'une gare ayant demandé à bénéficier de la fourniture de guêtres, celles-ci ont été retirées provisoirement aux agents de manoeuvres qui en avaient reçu mais ne les portaient pas et ont été remises, à titre d'essai, aux lampistes en cause. Cette question sera revue dans une prochaine réunion.

- Un accident grave (amputation d'une jambe) confirme que de nombreux agents de trains stationnent dans des fourgons ayant une ou deux portes ouvertes sans prendre aucune mesure de sécurité. La Région intéressée se propose de réunir prochainement les Inspecteurs des trains pour les inviter à réagir contre de telles malfaçons qui ont provoqué 3 accidents mortels et 2 accidents graves en moins de 18 mois sur cette seule Région.

- Dans une gare où des transbordements de citernes d'hydrocarbures sont fréquents, il est fait usage de panneaux mobiles portant l'inscription : "ATTENTION - DANGER - DEFENSE DE FUMER". Ces panneaux placés de chaque côté des wagons dans la zone de transbordement peuvent contribuer à éviter des incendies et explosions que pourraient provoquer, en fumant, des personnes passant à proximité.

III - Accompagnement des chariots à bagages remorqués par des tracteurs -

La proposition de la Commission consistant à installer une palette repose-pied à l'arrière des chariots (Voir Memento n° 145 du 4.11.49) n'a pas été retenue et il a été suggéré d'interdire formellement aux agents de monter sur les chariots de manutention en mouvement.

L'accompagnement des chariots ou remorques est actuellement réglementé de façons différentes suivant les Régions. Sur certaines Régions, l'agent d'accompagnement est autorisé à prendre place sur le dernier chariot s'il est vide ou s'il offre, bien qu'étant chargé, un espace suffisant pour qu'un agent puisse s'y tenir. Sur une autre Région, un siège supplémentaire a été ajouté au tracteur, orienté vers l'arrière, de façon à permettre la surveillance des colis chargés sur les chariots. Enfin, sur une Région, les agents d'accompagnement doivent suivre à pied, mais en pratique, il est constaté qu'ils prennent place à un endroit quelconque, le plus souvent sans aucun souci pour leur sécurité.

En conclusion, étant donné la diversité des types de chariots actuellement en service et la nécessité d'éviter des transformations compliquées et coûteuses, la Commission est d'avis de recommander aux agents d'accompagnement de prendre place sur le dernier chariot chaque fois que la chose est possible. Bien entendu, il doit être interdit de prendre place entre les chariots sur les dispositifs d'attelage.

.....

IV - Attribution de lunettes de protection aux conducteurs de locotracteurs -

La Commission estime que les conducteurs de locotracteurs (de ligne ou de manoeuvres) n'ont pas à être munis de lunettes de protection (symbole 340-0141) attendu que le port de ces lunettes n'est pas obligatoire pour les mécaniciens et chauffeurs de locomotives à vapeur.

V - Modifications du tracteur à bagages BAUCHE (Suite au Memento n° 146 du 2.12.49) -

La Sous-Commission d'unification du matériel de manutention est d'accord pour allonger d'environ 10 cm le câble retenant le capot dans la position d'ouverture.

Par contre, en ce qui concerne le déplacement du robinet d'arrivée d'essence, cette Sous-Commission a estimé que, sur les appareils de type récent, l'emplacement du robinet et celui du carburateur sont suffisamment éloignés.

VI - Nouvelles dispositions concernant la fourniture des gants de protection -

Depuis le 1er janvier 1950, la Subdivision Tpa du Service Technique T ne se charge plus de l'approvisionnement des Services de l'Exploitation en gants de protection, par suite du retour à la liberté complète du marché des cuirs.

En conséquence, les Régions devront désormais s'adresser directement aux Subdivisions Régionales d'Approvisionnements (S.R.A.) pour leurs besoins en gants de l'espèce. Les prévisions de consommations devront être indiquées annuellement à ces organismes qui, à leur tour, passeront les commandes au Service A.

Par ailleurs, il a été convenu d'effectuer un essai de gants de manutention d'une taille plus petite (n° 2) que celle actuellement utilisée (n° 3). 12 paires de la taille n° 2 ont été commandées et seront remises à la Région de l'Ouest, qui, à diverses reprises, a demandé la création de deux tailles de gants de manutention. Si les essais en question s'avèrent concluants, les deux tailles (N°s 3 et 2) seront inscrites à la nomenclature et les Régions pourront alors commander des gants des deux tailles, à leur choix.

Bien entendu, la fixation des types de gants de protection ainsi que les catégories d'agents qui en sont les bénéficiaires resteront soumises comme auparavant à la décision du Service Central M.

.....

soit pas établi définitivement, cette Semaine Nationale de Sécurité aura lieu du 11 au 17 juin et la S.N.C.F., comme les années précédentes, participera aux différentes manifestations.

Le Service Central du Personnel fera paraître prochainement un Avis Général indiquant les modalités d'application de la participation de la S.N.C.F. à la campagne nationale de sécurité et du déroulement des semaines échelonnées de sécurité comportant des mesures particulières à la S.N.C.F., dont les questions intéressant plus particulièrement les agents des Services EX ont été proposées par la Commission.

3°- Slogan relatif à la prévention des accidents du travail :

La Commission n'est pas d'avis de retenir cette formule. Par contre, elle estime que, pour l'année 1950, il y aurait intérêt à établir une affiche commune aux trois Services indiquant les nombres des accidents mortels survenus en 1949. Le Service Central du Personnel en fera établir la maquette.

Prochaine réunion, en principe, le 3 Mars 1950.

Extrait de la Question 24 du P.V. de la Réunion du
20 janvier 1949 du C.M.P. du Service Régional de
l'Exploitation - Région EST.

a)- Reims - PV du 8.12.48.

Départ des trains dans les éta-
blissements SS.

Aux termes de l'art. 10 de l'IG
de Sécurité n° 13 (départ des trains)
les agents des trains sont tenus de
donner le signal de départ dans les
établissements SS comportant un chef
d'établissement non habilité ou encore
pendant fermeture d'une gare à la
Sécurité.

Or, des difficultés d'applica-
tion sont signalées par certains ADT
lorsque le fourgon occupé est placé
en queue d'un train assez long.

Pour être perçu du mécanicien,
le coup de cornet doit être donné
assez près de la machine d'où perte
de temps et risque d'accident si le
train démarre avant retour de l'ADT à
son fourgon.

Par ailleurs, le signal conven-
tionnel ne peut être employé que dans
certains établissements désignés à
cet effet.

Enfin, la remise d'un ordre é-
crit au mécanicien (renvoi 3 de l'art.
10 précité) est une cause de perte de
temps.

b)- Les Représentants du Personnel
sont d'avis que ces dispositions ne
peuvent pas toujours être appliquées
et que l'art. 10 de l'IGS 13 n'est
pas au point.

a)- Pour remédier aux difficultés
signalées, on a recommandé aux Arex,
pour les trains de voyageurs, de faire
classer le fourgon vers le milieu ou
en tête et, au cas où cette solution
ne serait pas possible, d'inviter
l'agent d'accompagnement à donner le
signal de départ à proximité de la
machine et à se placer ensuite dans
l'une des voitures de tête jusqu'au
premier point d'arrêt suivant où il
devrait rejoindre le fourgon de queue.

Pour les trains de marchandises
omnibus, généralement accompagnés par
deux agents de trains, le chef de
train peut, à défaut de fourgon de
tête, occuper un autre véhicule placé
à proximité de la machine, entre l'é-
tablissement où il est chargé de don-
ner le signal de départ et le point
d'arrêt suivant.

b)- Les cas particuliers signalés
par le CM de Reims vont être examinés.

Extrait du P.V. de la Réunion du 21 avril 1949 du CMP du
Service Régional de l'Exploitation - Région EST.

QUESTION 9 - Difficultés d'application de l'art. 10 de l'I.G.S. n° 13 -

Les mesures prises à ce sujet ont été exposées au cours de la Réunion
du 20 janvier 1949 du C.M.P. (question 24); leur application ne soulève
plus de difficulté nulle part.

Toutefois, à la demande des Représentants du Personnel, les direc-
tives déjà données seront, à nouveau, rappelées aux Arrondissements pour
être répercutées aux Agents des trains.

Extrait de la Question 24 du P.V. de la Réunion du
20 janvier 1949 du C.M.P. du Service Régional de
l'Exploitation - Région EST.

a)- Reims - PV du 8.12.48.

Départ des trains dans les établissements SS.

Aux termes de l'art. 10 de l'IG de Sécurité n° 13 (départ des trains) les agents des trains sont tenus de donner le signal de départ dans les établissements SS comportant un chef d'établissements non habilité ou encore pendant fermeture d'une gare à la Sécurité.

Or, des difficultés d'application sont signalées par certains ADT lorsque le fourgon occupé est placé en queue d'un train assez long.

Pour être perçu du mécanicien, le coup de corne doit être donné assez près de la machine d'où perte de temps et risque d'accident si le train démarre avant retour de l'ADT à son fourgon.

Par ailleurs, le signal conventionnel ne peut être employé que dans certains établissements désignés à cet effet.

Enfin, la remise d'un ordre écrit au mécanicien (renvoi 3 de l'art. 10 précité) est une cause de perte de temps.

b)- Les Représentants du Personnel sont d'avis que ces dispositions ne peuvent pas toujours être appliquées et que l'art. 10 de l'IGS 13 n'est pas au point.

a)- Pour remédier aux difficultés signalées, on a recommandé aux Arex, pour les trains de voyageurs, de faire classer le fourgon vers le milieu ou en tête et, au cas où cette solution ne serait pas possible, d'inviter l'agent d'accompagnement à donner le signal de départ à proximité de la machine et à se placer ensuite dans l'une des voitures de tête jusqu'au premier point d'arrêt suivant où il devrait rejoindre le fourgon de queue.

Pour les trains de marchandises omnibus, généralement accompagnés par deux agents de trains, le chef de train peut, à défaut de fourgon de tête, occuper un autre véhicule placé à proximité de la machine, entre l'établissement où il est chargé de donner le signal de départ et le point d'arrêt suivant.

b)- Les cas particuliers signalés par le CM de Reims vont être examinés.

Extrait du P.V. de la Réunion du 21 avril 1949 du C.M.P. du
Service Régional de l'Exploitation - Région EST.

QUESTION 9 - Difficultés d'application de l'art. 10 de l'I.G.S. n° 13 -

Les mesures prises à ce sujet ont été exposées au cours de la Réunion du 20 janvier 1949 du C.M.P. (question 24); leur application ne soulève plus de difficulté nulle part.

Toutefois, à la demande des Représentants du Personnel, les directives déjà données seront, à nouveau, rappelées aux Arrondissements pour être répercutées aux Agents des trains.

13306

Signal de départ dans établissements SS

- 12.2.48 - du Nord - dans le cas de trains longs où l'ATR unique est en panne, demande de le munir des aigles pour signal de départ
- 20.2.48 - 13303 à Nord - Pas de signal optique par les ATR.
- 26.2.48 - du Nord - demande de revoir la question quant au signal de départ par les ATR.
- 25.6.48 - Nord - demande autorisation de faire donner, ds ét^s SS, le signal de départ par CTR des trains de banlieue au moyen de sonnerie de communication
- 8.7.48 - au Nord - accord, avec inscription dans RT.
- 2.xi.48 - du SO - demande d'autoriser les mécaniciens des tr. longs de marchandises à repartir d'eux-mêmes ds ét^s SS.
pas de réponse ?

Signal de départ

Citant de nombreux cas où le règlement est mal appliqué, M. DEGARDIN rappelle notamment que les "trajets de manoeuvres" sont soumis eux aussi au régime du signal de départ.

M. DUCLUZEAU présente quelques critiques. C'est ainsi que le signal est souvent présenté trop loin de la machine.

D'autre part, il y a toujours des difficultés pour les établissements SS.

La meilleure formule, dans ce dernier cas, consiste à augmenter le nombre des gérantes admises à donner le signal de départ.

*blavier avec
un signal
de départ*

.....

*Extrait des Minutes de la Conférence
du club d'Arondissement Nord, du 22 sept. 1948.*

3 NOV 1948

Paris, le - 2 NOV 1948

S.N.C.F.
REGION DU SUD-OUEST
EXPLOITATION
Mouvement
2ème Section

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT SECRETARIAT	
3 - NOV. 1948	
Dossier	Pièce N°
M N° -	

S. 105/b. 4

19102

3^e division

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement
(3^e Division),

Les délégués des agents des trains se sont plaint des difficultés éprouvées par l'agent d'accompagnement d'un train de marchandises long pour donner au mécanicien l'ordre de départ dans un établissement SS.

La question posée vise quelques cas, dont ci-joint, la liste, de trains de marchandises accompagnés par un seul agent et marquant un arrêt de sécurité dans une gare fermée au service sur une ligne à signalisation simplifiée

Nous vous proposons de résoudre ces difficultés en autorisant dans ces cas, le mécanicien à repartir de lui-même après avoir marqué l'arrêt prévu.

Cette dérogation à nos règles habituelles ferait l'objet d'une mention spéciale dans l'horaire du train.

- Par exemple un renvoi piqué dans l'horaire au droit de l'établissement intéressé pourrait être ainsi rédigé :

.../...

91/I4/29/I0

Gares d'arrêt général fermées au service	! au passage! ! du train N°	! Nombre de jours! ! par mois où la ! composition du ! train dépasse ! 20 véhicules !
Notre Dame d'Océ et Monnaie gares de 6ème classe	6652	tous les jours
LAUTREC et Mousquette stations	7589	27 à 28
Mousquette station	7578	1 ou 2
Soupé	4640	tous les jours

Copie à M. LORRIOT (1^{re} Division)

Copie à M. DELON, IC Serv. Tech. T. à
titre de renseignement

T. 5/VII

Le Directeur

du Service Central du Mouvement

Signé: Marchand

3ème

M. 13.305

Signal de départ

MINUTE

9	
- 9 JUIL 1948	
Dossier	Pièce N°
M N°	—

8 JUIL 1948

Monsieur le Chef du Service de
l'Exploitation de la Région
du NORD

Par lettre du 25 juin, vous m'avez exposé que vous vous proposiez de replacer en queue le Chef de train des trains reversibles de banlieue circulant machine en tête, et vous m'avez demandé en conséquence que cet agent puisse donner le signal de départ, dans les établissements SS ne comportant pas d'Agent qualifié, au moyen de la sonnerie de communication avec le mécanicien (par un coup long suivi de deux coups brefs).

Je vous confirme que cette mesure ne soulève pas d'objections de ma part, l'article 10 de l'I.C.S. 13 ayant été précisément rédigé de façon à en donner la possibilité.

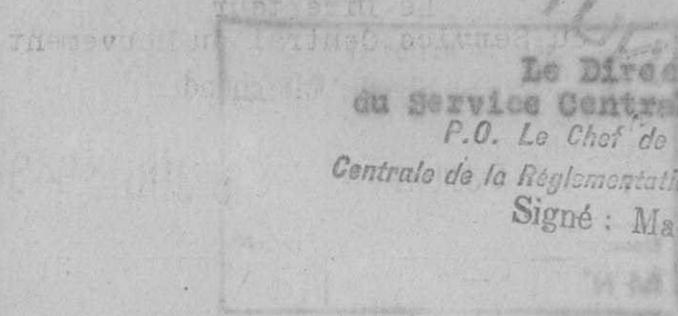
Je suis également d'accord pour que les indications utiles soient données aux agents intéressés par inscription dans les

.....

(no la 21021) 202202. 2 21020

à . T . 1021. 10 21021. 2 21020

renseignements techniques des fascicules
banlieue.



Le Directeur
du Service Central du Mouvement
P.O. Le Chef de la Division
Centrale de la Réglementation et de la Sécurité
Signé : Marchand

3 NOV 1948

S.N.C.F.
REGION DU SUD-OUEST

Paris, le - 2 NOV 1948

EXPLOITATION
Mouvement
2ème Section

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT SECRETARIAT	
3 - NOV. 1948	
Dossier	Pièce N°
M N° -	

19102

S. 105/b. 4

3^e division

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement
(3^e Division),

Les délégués des agents des trains se sont plaint des difficultés éprouvées par l'agent d'accompagnement d'un train de marchandises long pour donner au mécanicien l'ordre de départ dans un établissement SS.

La question posée vise quelques cas, dont ci-joint, la liste, de trains de marchandises accompagnés par un seul agent et marquant un arrêt de sécurité dans une gare fermée au service sur une ligne à signalisation simplifiée.

Nous vous proposons de résoudre ces difficultés en autorisant dans ces cas, le mécanicien à repartir de lui-même après avoir marqué l'arrêt prévu.

Cette dérogation à nos règles habituelles ferait l'objet d'une mention spéciale dans l'horaire du train.

- Par exemple un renvoi piqué dans l'horaire au droit de l'établissement intéressé pourrait être ainsi rédigé :

.../...

3 NOV 1948

"Le mécanicien peut repartir de lui même si rien ne s'y oppose par ailleurs, ~~après s'être assuré de l'absence d'agent en service à cet établissement.~~"

Je vous serais obligé de me faire connaître si vous approuvez cette solution.

LE CHEF DU SERVICE
DE L'EXPLOITATION;

Paris

28 JUN 1948

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

EXPLOITATION NORD
Tél. : TRUdaine 99-40 à 99-43 Inter 33

18, RUE DE DUNKERQUE PARIS 10 ^e		ADRESSE TELEGR. NAFERNORD
LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		
SERVICE CENTRAL du MOUVEMENT SECRETARIAT		
N/réf. : 26 JUN 1948		25 JUN 1948
Paris, le		Page 019
Dossier		
M N° -		

V/réf. :

Objet :

MB65

Monsieur le Directeur du
Service Central
du Mouvement,

re Don

L'application de l'I.G.S. 13 nous a amenés à placer le CTR en tête dans les trains réversibles de banlieue circulant machine en tête afin de permettre au CTR de donner le signal de départ dans les établissements SS et dans les gares fermées à la sécurité.

Il en résulte certaines difficultés - pour le service des bagages en particulier - et je me propose donc de replacer le CTR en queue et de lui faire donner le signal de départ au moyen de la sonnerie de communication avec le mécanicien par un coup long suivi de deux coups brefs (_ ..)

Ces particularités seraient prévues au chapitre 4 "prescriptions diverses" des seuls fascicules du livret de marche intéressant la banlieue.

Je vous serais très obligé de bien vouloir me faire connaître votre accord.

y Le Chef du Service de l'Exploitation, *y*
Cee'fandy

26 FEV 1948

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

3823

RÉGION DU NORD

LE DIRECTEUR
DE
MONTMAGNON

18, Rue de Dunkerque
PARIS - X°

Tél. : TRUDAINE
99-40, 99-41, 99-42, 99-43
Inter 33

Adresse Télégraphique
NAFERNORD

DRN 321/14
(D 11.061/5)

3e division
Voyageur et les autres
trains p. le fin
dans ?
4

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
Le 26 FEV 1948	
Dossier M N°	Pièce N°

19

Monsieur le Directeur du Service Central du Mouvement,

(2859)

Par ma lettre même référence qu'en marge du 11 Février 1948, je vous ai fait connaître que d'après les premières estimations, l'obligation de faire donner le signal de départ dans les établissements S.S. ou assimilés par les agents de trains entraînerait une dépense supplémentaire d'une vingtaine d'agents et je vous demandais que le chef de train puisse, dans les quelques cas exceptionnels désignés aux roulements, donner lui-même le signal optique de départ.

Par lettre du 20 courant, vous m'indiquez que vous ne croyez pas devoir retenir, pour le moment du moins, ma proposition. Or, de l'étude détaillée effectuée par nos I.C.A., il résulte que l'équipement à deux agents des 64 trains longs qui desservent des établissements S.S. ou assimilés entraînerait une dépense supplémentaire de 35 agents et non d'une vingtaine seulement; il s'agit de trains dont la longueur est au moins égale à 100 mètres.

La solution préconisée en fin de la réunion du 6 Février et par votre lettre du 20 de mettre un fourgon au milieu des trains ne dispense nullement de l'obligation d'avoir un frein à vis à l'arrière des voyageurs (Article 16 de l'I.C.T.); ainsi donc cette solution nécessiterait l'incorporation d'un fourgon supplémentaire dans les trains visés. Or, nous ne disposons que d'un nombre juste suffisant de fourgons pour nos besoins actuels. D'autre part, pour utiliser dans les meilleures conditions le crédit kilomètres-trains accordé, la composition des trains correspond, en général, au tonnage maximum de la charge des machines de remorque et l'addition d'un fourgon supplémentaire créerait des difficultés.

Quant aux économies "compensatrices" que vous me proposez par votre lettre du 20 courant, elles ne sauraient constituer un palliatif à la mesure puisque, de toute façon, elles sont réalisables et seront réalisées.

Le maintien intégral du texte proposé aboutit donc à une dépense supplémentaire de 35 agents, alors que M. le Directeur Général nous demande une compression importante de nos effectifs. Je reconnais qu'il serait plus satisfaisant d'éviter la dérogation que je propose mais je ne pense pas qu'appliquée avec précaution, elle puisse présenter de réels inconvénients; vous envisagez d'ailleurs vous-même de la prévoir ulté-

La question
récurrente m'est posée
depuis
long

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

rieurement. J'insiste donc à nouveau pour que, tenant compte de la question si grave des effectifs, vous reconsidériez la question.

Le Directeur,

Elyon

- M.le Chef du Service Technique MT
- M.le Directeur, Chef du Sce Technique des IF
- M.le Chef de la Division du Mouvement de la Région du Nord.

MINUTE

20 FEV. 1948

ème

13.303

Monsieur le Directeur
de la Région du NORD, 21 FEV 1948

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERV. TECH. DES MAT. ET DES MATÉRIELS	
21 FEV 1948	
Dossier:	Doc N°
M N°	

Signal de départ
dans les établissements SS

Par lettre DMN 321/14 du 11 février 1948, vous m'avez demandé que, dans quelques cas particulières limités d'établissements SS, des dérogations vous permettent de faire donner le signal de départ par un agent du train placé en queue à l'aide du signal optique de départ.

Je vous indique ci-après les raisons pour lesquelles je ne crois pas devoir retenir, pour le moment, votre proposition.

- En premier lieu, je pense que vous êtes bien d'accord pour renoncer aux errements Nord actuels, c'est-à-dire au départ des trains, dans les établissements SS, sur signal de "service terminé". Sans doute, cette solution permet-elle d'assurer le service du train avec un seul agent placé en queue, mais elle n'est certainement pas sans inconvénients du point de vue sécurité - l'incident récent d'Athies-sous-Leon l'a montré.

- Il ne serait pas possible de limiter à la seule Région Nord les dérogations que vous demandez, et l'on ne comprendrait d'ailleurs pas pourquoi. L'Instruction sur le Départ des trains devrait donc prévoir que, dans certains cas, le signal de départ est donné par un agent du train au moyen du signal optique réservé aux agents sédentaires.

Or, rien n'empêcherait matériellement l'agent de train d'utiliser ce même signal au départ d'une gare ouverte à la sécurité (tandis qu'avec le texte préparé, si l'agent de train donnait en pareil cas un coup de cornet, il resterait encore, dans la plupart des cas, la possibilité pour le mécanicien de s'apercevoir de l'erreur commise).

.....

- Par ailleurs, et surtout, je crois indispensable de profiter de la modification du signal de départ pour tenter de créer un choc psychologique et régir contre une situation dont vous avez vous-même signalé à plusieurs reprises le danger. Admettre des exceptions (autres que celles localisées à la banlieue électrique de Paris par exemple) irait à l'encontre du but poursuivi. Je ne dis pas qu'il ne sera pas possible, plus tard, d'entrer dans la voie que vous indiquez. J'en suis même convaincu car le signal de départ n'est pas tout, et il existe par ailleurs la signalisation d'arrêt s'opposant, lorsqu'il y a lieu, au départ du train. Mais il convient d'attendre qu'un redressement complet des errements actuels ait été obtenu.

Quant à la dépense de quelques agents de train supplémentaires que le nouveau signal de départ entraînera sur votre Région (et que je vous demande de réduire grâce aux possibilités du Règlement unifié de composition : classement du fourgon au milieu du train, etc...), je vous propose de la compenser par l'application anticipée des futures règles d'équipement des trains de service en personnel, règles qui sont déjà en vigueur sur l'Est, l'Ouest et le Sud-Ouest (elles vont l'être également sur le Sud-Est et la Méditerranée le 9 mai prochain) et qui consistent dans l'accompagnement par le seul personnel VB du train (bien entendu en dehors des cas de transports de matériels analogues aux transports commerciaux), moyennant des règles spéciales simples de freinage au nombre.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

Signé: Dargeon

12 FEV 1948

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

2859

RÉGION DU NORD

LE DIRECTEUR
DE
L'EXPLOITATION

18, Rue de Dunkerque
PARIS - X°

Tél. : TRUDAINE
99-40, 99-41, 99-42, 99-43
Inter 33

Adresse Télégraphique
NAFERNORD

DRN 321/14

Le

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL	
17 FEV 1948	
15 FEV. 1948	
Dossier	Placé
M N° -	

Monsieur le Directeur du Service Central
du Mouvement,

Au cours de la réunion du 6 courant relative à la mise au point des textes réglementaires concernant le signal de départ, mes représentants ont demandé que les chefs des trains desservant des établissements SS puissent éventuellement être munis des agrès nécessaires pour donner le signal de départ habituel.

M. MARCHAND n'a pas cru devoir donner satisfaction à cette demande et a maintenu l'obligation d'utiliser dans ces établissements le cornet du chef de train pour le signal de départ.

Cette obligation, si elle était maintenue, nécessiterait que le chef du train soit toujours placé suffisamment près de la machine.

Il n'en résulterait pas de difficulté dans les trains à 2 agents ni dans les trains courts à un agent où le chef de train, même en queue, ou placé dans un fourgon intermédiaire, peut être entendu convenablement du mécanicien, tout en assurant correctement le service du train.

Par contre, la mesure coûterait un agent supplémentaire dans les trains un peu longs à un seul agent où le service et la composition du train rendent obligatoire la présence du chef de train en queue.

Dans ces trains, le départ actuel sur "service terminé" permet de se contenter d'un seul agent parce que le mécanicien, lorsqu'il regarde vers l'arrière pour apercevoir ce signal, participe pratiquement plus ou moins à la surveillance du service de la tête du train. Il n'en serait plus de même dans l'avenir et la mesure, d'après les premiers sondages auxquels nous avons procédé, entraînerait sur la Région une dépense supplémentaire d'une vingtaine d'agents.

J'estime que, dans la situation actuelle où tous nos efforts doivent tendre, à la demande instante de M. le Directeur Général, à la réduction des effectifs, il n'est pas possible de retenir une disposition qui entraîne une augmentation systématique d'effectifs que la sécurité ne rend pas indispensable.

Tout en maintenant le principe général du départ donné par cornet par le chef de train, je demande donc que, dans quelques cas particuliers limités des dérogations permettent de train unique, placé en queue pour le service du train, de donner à distance le signal de départ à l'aide du signal optique de départ normal.

30 dirimoy
Le chef de train n'est pas en queue ?

Dans les quelques cas exceptionnels désignés aux roulements, le chef de train serait muni par la gare de départ du matériel nécessaire (guidon et lanterne à feu vert) dont il ne devrait se servir que dans les établissements SS spécifiés aux documents horaires.

Je ne crois pas que cette exception puisse en quoi que ce soit nuire à la sécurité et pense, dans ces conditions, que vous serez d'avis, comme moi, de la retenir.

Le Directeur,

E. Hérou

Signal de départ dans les établissements

SS

(avant l'IGS 13).

- Mai 1942. - Note sur le signal de départ.
- 20. XI. 42 de S.E. - Suggère de faire indiquer au Mécanicien la possibilité de reparti, en faisant donner l'ordre de "Service Terminé" par l'ATA.
- 18. 2. 1942. de EST - Prévoit d'avertir les voyageurs du départ par des coups de sifflet saccadés.
- 8. 2. 44 et } de OUEST - Propose la modification de l'IRS 23 (Art 13)
18 4. 44 } Signal de départ par agent (homme ou femme) dans
les établissements S.S.
Manœuvres par agent homme ou CTR.
- 20. 5. 44 - La modification du signal de départ est fonction
de la parution de l'IGS 13.

20 MAI 1944

3ème

M 13.305

Signal de départ

SOCIÉTÉ NATIONALE	
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERV. DES TRAINS	
22 MAI 1944	
Destinataire	Expéditeur
M. le Chef du Service de l'Exploitation de la Région de l'OUEST	

Suite à votre lettre 70 Mr du
18 Avril 1944.

J'ai dû différer ma réponse à votre proposition de modification du signal de départ dans les établissements SS en raison des répercussions de la prochaine étape d'unification de la réglementation sur ce même signal de départ.

La possibilité de faire désormais des trains "sans conducteur" nous oblige en effet à reprendre entièrement cette question.

Je compte vous écrire d'ici peu à ce sujet.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,
P.O. Le Chef de la Division
Centre de la Régimentation et de la Sécurité

Signé : Marchand

S.N.C.F. - Région OUEST 19 AVRIL 1944
Exploitation Paris, le 18 AVR 1944
Division du Mouvement
N° 70 Mr 19 AVR 1944

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement,

*M. Marchand
3^e division*

Par lettre 34 Mr du 8 Février, je vous ai demandé l'autorisation de modifier l'article 13 de notre Instruction Régionale de sécurité N°23 afin de faire donner, dans tous les cas, le signal de départ par l'agent qui tient un établissement S.S., alors qu'actuellement dans un tel établissement géré par une femme le signal de départ est donné par le chef de train.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la suite que vous comptez donner à ma proposition.

Je profite de cette occasion pour vous demander à nouveau (voir ma note 129 Mr du 30 Juin 1942) de prévoir un signal optique de départ, ce signal devant à notre avis, être fait le jour, en faisant un moulinet avec le drapeau roulé élevé à bout de bras, la nuit, en élevant verticalement la lanterne présentant le feu vert.

Cela entrainera évidemment la modification du signal "Tirez" de nuit qui pourrait être fait en élevant verticalement la lanterne présentant le feu blanc. Le signal "Ralentissez" serait fait uniquement avec le feu blanc quel que soit le sens du mouvement. Il y aurait enfin intérêt à changer le signal "Lancez" qui provoque actuellement des extinctions de lanterne la nuit. Le plus simple serait d'adopter pour ce signal, aussi bien de jour comme de nuit, le même geste que pour le signal "Refoulez" mais avec une amplitude plus grande et d'un mouvement plus rapide.

Ingénieur en Chef,

Bernier

-9 FEVR 1944

S.N.C.F.

Région Ouest
Exploitation
Mouvement
Réglementation

SECRET	
DES CHEFS	
SERVICE	
9 - FEV. 1944	
Dossier	Page N°
M N°	

Paris le 8 FEV. 1944

3814 N° M2
3.4

*M. Marchand
2^e division*

Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement.

Aux termes de l'article 13 de notre Instruction Régionale de Sécurité n° 23, dans les établissements S.S. le signal de départ est donné aux trains par l'agent qui tient l'établissement si cet agent est un homme; dans les autres cas, par le chef de train.

A la suite d'un incident, notre Service Régional de la Traction nous a fait remarquer qu'il était très difficile pour les mécaniciens des trains à un seul conducteur, mécaniciens qui remplissent les fonctions de chef de train, de savoir si un établissement S.S. était géré par un homme ou par une femme.

Nous avons donc décidé qu'à l'avenir le signal de départ serait toujours donné par le chef de l'établissement, homme ou femme.

Nous avons d'autre part ouvert à la sécurité un établissement tenu par une gérante de halte qui a reçu un certificat de capacité aux fonctions de sécurité, mais nous préférons que, dans un tel établissement, les manoeuvres continuent à être commandées par un agent de train.

Je vous adresse, ci-joint, le texte des modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à notre instruction régionale de sécurité n° 23 pour tenir compte de ce qui précède.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'autoriser à faire le nécessaire.

P. le Chef du Service de l'Exploitation,

14 JUIN 1942
SOCIÉTÉ NATIONALE
JB
CHEMINS DE FER FRANÇAIS
RÉGION EST
EXPLOITATION
DIVISION du MOUVEMENT

Paris, le 13 JUIN 1942 FRANCE

Monsieur le Directeur MOUVEMENT
du Service Central du Mouvement
8, Rue de Londres - PARIS

Dossier

Pièce N°

N° 1932 M2

Signal de
départ aux
trains de
voyageurs

Par ma lettre N° 662 du 18 Février
dernier, je vous ai proposé de faire
appliquer sur notre Région les disposi-
tions en vigueur sur la Région du Nord,
aux termes desquelles le signal de dé-
part des trains de voyageurs doit être
précédé de coups brefs et saccadés du
sifflet de poche, pour attirer l'atten-
tion des voyageurs et des agents du
train.

A cet effet, je vous soumettais un
projet de texte destiné à remplacer ce-
lui du renvoi (6) de notre Instruction
Régionale de Sécurité A.

Je vous serais obligé de bien vou-
loir nous faire part de votre décision.

Le Chef de la Division ~~Mouvement~~

13940
M
Schwobos

Paris, le 18-2-1942

N° 662

V.R 15 Sp 900
du 1/2/42Monsieur le Directeur
du Service Central du Mouvement
(1^e Division)
8, Rue de Londres PARIS (9^e)

Par votre transmission rappelée en marge, vous m'avez adressé copie de la lettre 31 Bl Eau du 26/1/42 de la W.V.D Paris concernant le départ des trains de voyageurs sans avis préalable en me demandant de vous tenir au courant des mesures prescrites pour donner satisfaction à la W.V.D.

Pour ce qui concerne le point 1^e) de cette lettre, je fais rappeler au personnel intéressé l'obligation de s'assurer que le service du train est terminé avant de donner le signal de départ.

Quant au point 2^e) notre réglementation ne prévoit aucun signal spécial pour attirer l'attention des voyageurs au moment où le Chef de Service va donner le signal de départ. La réglementation Nord prévoit à ce sujet que le Chef de Gare doit "faire précéder l'ordre de départ d'un train de voyageurs de coups brefs et répétés du sifflet de poche, pour attirer l'attention des voyageurs et des agents du train."

L'extension de cette disposition aux lignes de la Région de l'Est, donnerait satisfaction à la demande de la W.V.D. Le texte de l'art. 11 de notre Instruction Régionale de Sécurité A serait à compléter en conséquence, ci-joints en annexe, les modifications que je vous proposerais d'apporter au renvoi (6) de l'article 11, page 12. L'Instruction Régionale de Sécurité A étant approuvée par D.M. ~~de~~ des modifications devraient être soumises par vos soins à l'approbation ministérielle.

Enfin, pour ce qui est du point 3^e), notre réglementation prévoit qu'un coup de sifflet prolongé appelant l'attention, doit être donné avant la mise en marche des trains militaires. Les trains S.F. étant, à n'en pas douter des trains militaires, je fais rappeler les prescriptions en question aux mécaniciens intéressés.

COPIES A

MMrs/ WISDORFF

RIDET

MARPS

Signé RENARD.

21 NOV 1942

Paris, le

20 NOV. 1942

Région du Sud-Est

DIRECTION

N° AG M 9/531

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL du MO	NT
SECRETARIAT	
20 NOV. 1942	
Docteur	
M...	

M. le Directeur
du Service Central du Mouvement,
3e Division.

OBJET:

Exécution du
signal de départ

Comme suite à ma lettre N° AG M/8/858 du 30 juin dernier, je vous informe que le 3e Arrondissement de l'Exploitation appelle mon attention sur les difficultés que soulève le départ des trains soumis aux dispositions de l'Ordre Régional N° 15 dans les stations SR, haltes et points d'arrêt.

Dans ces établissements, aux termes de l'article 5 de l'Ordre Régional précité, le Mécanicien repart de sa propre initiative lorsque le Chef de train lui a signalé que le service est terminé. Or aucun signal n'est prévu pour donner cette indication. Actuellement le Chef de train opère généralement de la façon suivante: lorsque le service est terminé, il se tient immobile au droit du fourgon le jour et présente, la nuit, un feu blanc du côté de la tête du train.

Cette façon de procéder n'est pas sans présenter des inconvénients en raison des confusions qui peuvent se produire, la nuit en particulier, lorsque le Mécanicien ne dispose pas d'une bonne visibilité (voie en courbe, conditions atmosphériques défavorables, fuites de vapeur, etc.).

Pour remédier à ces inconvénients, le 3e Arrondissement propose de faire indiquer au Mécanicien qu'il peut repartir en faisant exécuter, de jour comme de nuit, par le Chef de train placé en queue, le signal "TERMINE" prévu pour les essais des freins par l'article 39₁ de la Circulaire N° 24 (1900) de l'Exploitation. Ce signal pourrait être répercuté par l'Agent de service à l'établissement en cas de circonstances locales particulières (trains longs, voie en courbe, conditions atmosphériques défavorables, fuites de vapeur).

Je vous serais obligé de me faire connaître votre avis sur la suite qu'il convient de donner à cette proposition.

Le Directeur de l'Exploitation,

Stuja

Permettez moi à cette occasion - bien qu'il s'agisse d'une question assez différente - d'insister encore sur ma proposition du 30 juin (voir ci-dessous), d'une manière générale, à prévoir un signal optique spécial pour le signal de départ des trains.

*M. Mareland
28 décembre*

A

S.N.C.F.

Mai 1942

Service Central
du Mouvement

COPIE

Division Centrale
de la Réglementation et de la Sécurité

SIGNAL DE DEPART DES TRAINS

La diversité des règles d'accompagnement des trains comme le fait que les trains ne repartent pas toujours d'une gare au sens réglementaire du mot rendent très complexe la question du signal de départ.

Il y aurait grand intérêt à rechercher sur ce sujet une réglementation ne laissant plus de prise à la confusion et aux mauvaises habitudes actuelles.

En envisageant dès maintenant le cas des trains qui pourront dans l'avenir circuler sans aucun agent Exploitation nous avons, du point de vue accompagnement par le personnel Exploitation les cas suivants :

- 1°) - Trains à 2 agents dont 1 C.T. en tête
- 2°) - Trains à 1 seul agent (qui, sur l'Ouest, et plus tard, partout, peut ne pas être C.T.), en queue.
- 3°) - Trains légers : à un C.T. + 2 agents traction, ou à un C.T. + Mécanicien (autorail, tr.électrique, homme-mort), ou (frein à vis de queue à garder) à 1 c.t + 1 garde-frein + mécanicien.
- 4°) - Trains sans agent Exploitation. Cette catégorie existant d'ailleurs déjà sous la forme des draisines, machines h.l.p. ou trains de machines.

D'une manière générale les réglementations régionales prévoient pour les cas ci-dessus :

- cas 1° - { dans une gare : coup de sifflet du chef de service, signal répercuté au mécanicien par coup de cornet du CT placé en tête.
autres points (pleine voie, établissements SS, embranchements particuliers) : le signal de départ est donné directement au mécanicien par un coup de cornet du C.T.

C.T. = Chef de train.

Cas 2°) - dans les gares : départ donné directement au mécanicien par un coup de sifflet du chef de service.

aux autres points, c'est fatalement le C.T. qui doit donner l'ordre de départ au mécanicien, et ce devrait être théoriquement par un coup de cornet. Or, en pratique, et pour un peu que le train soit long (cas de tous les trains de marchandises et même de certains trains mixtes ou de voyageurs acheminant des wagons G.V.) la règle ne peut être appliquée : c'est donc alors par un signal quelconque du bras, de la casquette, le jour, feu blanc ou vert agité la nuit, que le chef de train (ou conducteur) placé en queue fait comprendre au mécanicien qu'il peut repartir. Dans ces conditions, c'est davantage un signal de "service terminé" qu'un signal de départ réglementaire qui est fait.

Les rames "voyageurs réversibles à vapeur" peuvent être classées en 1°, 2° ou 3°; elles ne posent pas d'autres problèmes que ceux exposés à chacun de ces cas.

Cas 3°) - dans les gares, c'est la règle du 1°) qui est applicable bien que le C.T. d'un train léger vapeur réglementairement freiné ait la faculté de prendre place sur un quelconque véhicule du train. Dans bien des cas, cet agent doit garder le frein de queue. Il s'ensuit que son coup de cornet pour donner le signal de départ - compte tenu de ce qu'un T.L. peut comporter jusqu'à 16 véhicules à 2 essieux - ne peut bien souvent être perçu par le mécanicien. On retombe alors en pratique dans les errements cités au 2° : un signal optique double le coup de cornet ou même se substitue complètement à lui.

Lors des arrêts en dehors des gares, ces inconvénients sont les mêmes.

A citer en passant l'art. 11 de l'I.G.S. 5 qui prévoit, pour les trains électriques réversibles de la banlieue de Paris, que le départ est donné directement par le C.T. au conducteur-électricien. Cette solution ne présente pas d'inconvénient en raison de ce que (banlieue Ouest exceptée, qui a le dispositif d'homme mort, mais où le C.T. demeure encore pratiquement en tête) le chef de train doit rester dans le voisinage de la cabine de conduite.

Cas 4°) - dans une gare : le mécanicien (ou assimilé) reçoit, comme au 2°), directement le signal de départ du chef de service donnant un coup de sifflet.

En cas d'arrêt en pleine voie, le mécanicien peut repartir de lui-même dès que rien ne s'y oppose plus.

Les règles relatives aux ordres de départ donnés par téléphone, qui distinguent les trains avec ou sans conducteur de tête, n'ajoutent pas de problème à la question étudiée.

De cette récapitulation il ressort que les règles actuelles ne présentent d'imperfections que dans les seuls cas (2° et 3°) où, en dehors des gares, on n'a pas de conducteur de tête, ce qui conduit à dire qu'on manque alors de moyen de communication convenable entre l'agent unique Exploitation et le mécanicien.

Il peut être imaginé diverses solutions aux problèmes posés pour les cas 3° et 4°, étant entendu que, dans les gares, le mécanicien recevait le signal de départ soit du conducteur de tête, soit, si le train ne comporte pas de conducteur de tête, directement du chef de service, à condition, bien entendu, de continuer à prévoir la délivrance au mécanicien d'un bulletin l'avisant "qu'il n'y a pas de conducteur de tête".

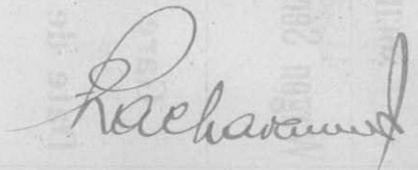
Pour tous les arrêts autres qu'aux gares :

Le signal de départ serait toujours donné par le chef de train. Serait-ce par un moyen optique ou acoustique ? Si l'on adoptait un signal optique, il convient d'évincer tous signes faits avec le bras ou la casquette, qui manquent de netteté et qui, la nuit, ne peuvent se traduire. Ne pas songer davantage à un drapeau bien que, sur certaines Régions, les conducteurs en possèdent un rouge, un jaune et un blanc bordé de noir : les feux correspondants blanc et rouge sont déjà utilisés la nuit dans les manoeuvres, et les lanternes qui présentent déjà les 3 feux blanc, vert et rouge, ne peuvent comporter un 4ème verre, jaune.

Un signal acoustique (au sifflet) ne donnerait pas davantage satisfaction. Les conducteurs de toutes les Régions ne possèdent d'ailleurs pas tous un sifflet. La puissance d'émission de celui-ci reste d'ailleurs insuffisante à partir d'une certaine distance (et il y a des trains de plus de 600 m. de long) par mauvais temps, et c'est là l'inconvénient majeur du sifflet. La mauvaise habitude de doubler le coup de sifflet d'un signal optique à la fantaisie de chacun reprendrait le dessus, et c'est précisément ce qu'il faut tâcher d'éviter.

Une solution acceptable à mon sens consisterait à évincer le feu vert des signaux de manoeuvres. Avant 1934 on s'en passait ! Compte tenu qu'il pourrait être décidé que les signaux acoustiques (trompe ou sifflet) doubleraient toujours les signaux optiques de manoeuvres et qu'en fait, dans les manoeuvres, il est presque toujours possible de faire répéter les signaux par des aides, il semble qu'on pourrait renoncer au feu vert dans les manoeuvres. On ne le conserverait que pour le signal à main de voie libre, et le signal de départ donné en dehors des gares, le "geste" à faire dans ce dernier cas restant à choisir.

Pour que dans les gares il n'y ait pas de confusion de la part du mécanicien, il resterait à unifier le signal "service terminé" en adoptant pour la nuit le feu blanc.



AVIS DE SERVICE
RÈGLEMENTATION N° 5-Ex.

Série MATÉRIEL ET TRACTION-M.T.

Sous-Série UTILISATION ET CIRCULATION DU MATÉRIEL N° 24

T
COL.
AFF.
Nm.
13

FAUTES GRAVES DE SÉCURITÉ

DÉPART DES TRAINS DES VOIES DE GARAGE
SANS EN AVOIR REÇU L'ORDRE

Des incidents récents ont montré que les dispositions réglementaires prévues pour le départ des trains s'effectuant des voies de garage éloignées du centre de la gare n'étaient pas strictement observées.

Un Mécanicien a quitté le garage après le passage du train derrière lequel il partait habituellement, sans ordre de départ, simplement sur le vu d'un disque rouge effacé dépendant du poste suivant. Une prise en écharpe avec une machine HLP en est résulté, entraînant des blessures à 5 Agents, l'interception des voies principales pendant une longue durée et des avaries graves au matériel.

Dans une autre gare, le Chef de service, assurant lui-même le service du block, avait convenu avec le Mécanicien que la mise à voie libre du carré violet constituerait l'autorisation de départ du train garé. Ce signal étant resté à voie libre par suite de dérangement, le train est parti dans un canton occupé, sans bulletins de marche à vue.

Mécaniciens ! Ne partez pas du garage sans avoir reçu le signal de départ.

Chefs de service-bloqueurs ! Donnez le signal de départ comme le prescrivent les instructions et seulement après avoir reçu voie libre ou remis des bulletins mod. 363 A.

Pour le Chef du Service
de l'Exploitation :
L'INGÉNIEUR EN CHEF,
ARMAND.

Pour le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,
TESSIER.

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

ADDITIF N° 1

A L'INSTRUCTION DE SERVICE

COL.

Nm.
13

Région du NORD

EX. N. e/s²

Série Etudes EX.
Sous-Série Signalisation N° 22

Série Matériel et Traction M.T.
Sous-Série Utilisation et
Circulation du Matériel N° 52

Série Entretien V.B.
Sous-Série Entretien et
Surveillance N° 70

DU 20 AOUT 1941

Paris, 24 Février 1942.

SIGNAUX UTILISÉS DANS LA ZONE CÔTIÈRE

Art. 1. — Départ des Trains.

Sur les lignes de la zone côtière, l'ordre du départ d'un train n'est valablement donné que par l'Agent de Surveillance (Agent allemand porteur de la casquette rouge).

Il est donné de la façon suivante :

Le jour, l'Agent de Surveillance tient le bâton élevé verticalement ;

La nuit, il se porte en tête du train et donne verbalement au Mécanicien l'ordre « Abfahren » (ou « Partez ») ;

Le jour comme la nuit, afin d'appeler l'attention du personnel du train et des voyageurs, l'ordre du départ est **précédé** d'un coup allongé du sifflet de poche.

*le chargé
dans au train
"Signal" de signal (unifié)
27/2
unifié*

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

RÉGION
du
SUD-EST

EXPLOITATION

Division du Mouvement

2^e Section

L. Chapuis
Paris, le 14 Avril 1942.

AVIS-RÉGLEMENTATION N° 7

Col.

Nm
13

**SIGNAL DE DÉPART DES TRAINS
EXÉCUTION DES MANŒUVRES**

Les prescriptions réglementaires relatives au signal de départ des trains et à l'exécution des manœuvres ne sont pas toujours appliquées correctement. Il a été constaté notamment que le signal de départ est fréquemment appuyé par un signal optique, ce qui l'apparente, dans une certaine mesure, à un signal de manœuvre; d'autre part, dans de nombreux cas, les manœuvres s'exécutent sans que le Mécanicien ait été renseigné sur les mouvements à effectuer.

Ces malfaçons, qui rendent possible une mauvaise interprétation, par le Mécanicien, des ordres donnés, **peuvent être la cause d'incidents très graves**, notamment dans le cas où un signal de manœuvre serait pris pour le signal de départ.

Pour le signal de départ, il est rappelé qu'aux termes de l'article 113 du Règlement général d'Exploitation, aucun train ne doit partir d'une gare avant d'en avoir reçu le signal.

Ce signal est donné par le Chef de service au moyen d'un coup de sifflet; pour les trains ayant un Conducteur de tête, c'est-à-dire pour les trains qui ne sont pas régis par l'Ordre Régional n° 15, ce signal est transmis au Mécanicien par un coup de cornet prolongé. Dans les cas particuliers où le Chef de service donne l'ordre de départ par téléphone, le Conducteur de tête, lorsqu'il en existe un, transmet cet ordre au Mécanicien au moyen du cornet.

Paris, le 21 Janvier 1942.



JUSQU'A NOUVEL AVIS

AFF.
COL.

Nm.
13

Mullayge
Assentes au
Poste n° 1 sur
l'axe de Paris

AVIS-RÉGLEMENTATION N° 3

A afficher dans les locaux affectés
aux Chefs de service ainsi que dans
les postes des Agents des trains.

**APPLICATION DE L'ARTICLE 113
DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION**

Aux termes de l'article 113 du Règlement général d'Exploitation, si un train mis en marche doit être aussitôt arrêté pour une cause quelconque, le Chef de service donne des coups de sifflet saccadés et le Conducteur provoque l'arrêt du train en ouvrant le robinet de vigie.

Or l'ouverture du robinet d'urgence du fourgon de queue, lequel est le plus souvent utilisé, occasionne des ruptures d'attelages notamment aux trains de voyageurs.

Il convient donc, dans le but de réduire ces incidents, de limiter l'utilisation du robinet de vigie aux cas intéressant la sécurité. Les Chefs de service devront donc s'abstenir de provoquer l'arrêt d'un train après sa mise en marche lorsque la sécurité ne sera pas en cause. A titre d'exemple, un train ne devra pas être arrêté parce que son service n'est pas terminé.

Pour le Chef du Service de l'Exploitation :

L'INGÉNIEUR EN CHEF,
ARMAND.

VII - Organisation d'un contrôle des transports en service

Dès 1948, la constatation de certaines irrégularités (transports irrationnels, abusifs, frauduleux même) avait fait envisager de facturer les transports en service sur la base du prix de revient partiel.

En 1952, le volume de ces transports n'ayant pas sensiblement diminué (4 MM de tonnes kilométriques par an, soit 10 % environ du trafic marchandises correspondant à une dépense annuelle de l'ordre de 20 Milliards) a fait apparaître la nécessité d'un contrôle sur place et de l'évaluation des dépenses correspondantes pour chacun des services utilisateurs.

Ces mesures, qui sont précisées par l'AG EX 48 a n° 1 du 10/10/53 entreront en vigueur dès le 1er janvier prochain.

Par ailleurs, dans "Notre Métier" du 29/11/53, un article sur les "transports en service" attire l'attention des cheminots sur les dispositions qui vont être prises, sur leur but et la nécessité d'assurer l'exécution de ces transports dans les conditions les plus économiques.

Les représentants des cadres font remarquer que ce contrôle a été réalisé à la suite de plusieurs interventions de leur part.

VIII - Signal de départ des trains par les aiguilleurs et les gérants de PAG

Un représentant du personnel d'exécution signale que, dans certains cas, le signal de départ est donné par un aiguilleur ou par un gérant de PAG, ce pour quoi il estime que les agents en question ne sont pas qualifiés.

En ce qui concerne les gares, l'article 1 de l'I.G.S. 13 prévoit explicitement qu'un autre agent peut être délégué par le chef de gare pour donner le signal de départ : un aiguilleur, qui est par ailleurs chargé de l'ouverture des signaux s'opposant au départ du train, est certainement qualifié pour recevoir la délégation du signal de départ, étant entendu qu'en pareil cas les opérations éventuelles préalables au départ du train, telles que vérification de la composition, etc... continuent à incomber au chef de gare.

Quant aux gérants de PAG, ils peuvent, en application de l'article 10 de l'I.G.S. 13, être habilités à donner le signal de départ; la nature des établissements intéressés (établissements SS) justifie cette solution qui présente, par ailleurs, pour le personnel de conduite, l'avantage de l'homogénéité.

Les représentants du personnel appartenant à la Fédération Nationale protestent contre une telle interprétation. Ils se **déclarent** opposés à ce que des fonctions de sécurité soient déléguées à des agents non qualifiés.

Ces lignes représentent au total une longueur de 1049 kms et correspondent à une économie d'environ 320 Millions/an.

D'autres fermetures seront ultérieurement proposées au Ministre, compte tenu de leurs bilans respectifs et après accord du Conseil d'Administration.

Tous renseignements complémentaires à ce sujet seront fournis désormais au Comité dans l'exposé sur la situation générale de la S.N.C.F.

Les représentants du personnel appartenant à la Fédération Nationale protestent à nouveau contre toute fermeture de ligne.

III - Situation du parc des fourgons D, M, G -

Cette situation fait l'objet de l'Annexe IV.

IV - Emplacement des malles de nettoyage et des troussees médicales des trains de voyageurs -

Les malles de nettoyage affectées personnellement aux agents d'accompagnement doivent être entreposées dans le local de service de l'une des voitures du train ou à défaut dans le fourgon si celui-ci possède l'intercirculation, ou encore dans un endroit facilement accessible en cours de route.

Les troussees médicales sont, de leur côté, remises aux agents d'accompagnement dans les conditions prévues à leurs roulements et sont déposées dans les mêmes conditions que la malle de nettoyage.

Pour faciliter ces mises en place, un local de service est prévu dans toutes les voitures A ou AB neuves.

V - Modification de l'embout du tuyau de remplissage des réservoirs à eau des voitures -

Cet embout est orienté vers l'extérieur et perpendiculairement à la paroi latérale des véhicules. Il en résulte des projections de liquide sur les trottoirs des gares.

Pour éviter cet inconvénient, il sera demandé à la Direction M.T. d'examiner la possibilité de modifier l'orientation des embouts en vue de la rendre sensiblement parallèle à l'axe longitudinal des voitures.

VI - Vente de terrains à l'intérieur des emprises des gares -

Les terrains situés à l'intérieur des emprises des gares font partie du domaine public du chemin de fer et par voie de conséquence sont pratiquement inaliénables.

Les représentants du personnel sont invités à signaler les cas particuliers où des ventes de l'espèce auraient été réalisées.