

A

Règlementation en voie unique

s) C.D. 20.9.38 4 II 1°)
Règlement S.N.1939

Instruction Générale n° 4 1939

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

29.11.41

Règlementation en voie unique

Question II - 1°)

Réglementation en voie unique

M. le Besnerais -----

En ce qui concerne les accidents, je voudrais dire ~~xxxxxxx~~ un mot du tamponnement qui s'est produit le 13 septembre à Marquillanes, qui a fait 6 morts et 7 blessés. C'est un accident malheureux, car il met en cause la réglementation de la circulation. J'ai reçu des explications complètes et je crois qu'il y a lieu de savoir cette réglementation. Sur cette ligne à voie unique, ^{de} sont considérés comme réguliers que les trains inscrits au livret de la marche des trains. A priori, cette réglementation ne soulève pas d'objection, mais, en l'occurrence, la création d'un train de marchandises circulant 6 fois par semaine avait été reconnue nécessaire il y a quelques mois; ce train n'avait pas été porté au livret de marche des trains, dont la révision n'est faite qu'au 15 mai et au 2 octobre; considéré comme train facultatif, il était annoncé comme train de dédoublement par le train qui le précédait et qui, portant au passage à niveau 20 ou 30 minutes avant lui, portait ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ le drapeau particulier annonçant un train bis. Mais ce jour là, a circulé, en outre, un autorail d'essai qui avait été annoncé quelques semaines à l'avance à la garde-barrière, et qui est passé entre le train voyageurs et le train marchandises; le train de voyageurs l'annonçait par le drapeau faisant connaître le dédoublement. L'autorail devait également en porter un ^{que} autre pour annoncer le train de marchandises le suivant.

(S)
p. 4.

Mais la garde-barrière a cru avoir le temps, entre le train de voyageurs et le train de marchandises, de faire passer l'autocar, car pour elle, le drapeau du train voyageurs empêchait systématiquement le train facultatif qui passait 6 fois par semaine. Comme l'autorail va plus vite, il est arrivé 10 minutes plus tôt et a tamponné l'autocar. Cet accident pose toute une série de questions. Il est certain que lorsqu'un train circule 6 fois par semaine ~~sur une~~ ligne, il faut le considérer comme train régulier, et le porter, sous forme d'arratum, sur le livret de marche. Quant à la garde-barrière, elle a commis, en quelque sorte, le délit d'habitude, elle le reconnaît elle-même.

1313

S. N. C. F.

1939

INSTRUCTION GÉNÉRALE DE SÉCURITÉ N° 4

LIGNES A VOIE UNIQUE A SIGNALISATION SIMPLIFIÉE

Certaines lignes à voie unique sont désignées au Livret de la marche des trains comme **Lignes à signalisation simplifiée**.

Les prescriptions réglementaires ordinaires sont applicables sur ces lignes, à l'exception de celles qui seraient contraires aux dispositions particulières ci-après.

ART. 1. — Les gares sont d'arrêt général (1).

ART. 2. — Les gares comportent, de chaque côté :

- une pancarte « Gare », à distance, non éclairée la nuit (2) ;
- un repère d'entrée, non éclairé la nuit (3).

(1) Sur les lignes soumises à la Réglementation P.L.M., les dispositions des articles 116 et 162 du Règlement général d'Exploitation concernant les points d'arrêt général n'ont pas à être appliquées.

(2) Cette pancarte est implantée dans les mêmes conditions de distance et de visibilité que les signaux à distance ordinaires.

(3) Ce repère peut être constitué soit par un poteau spécial, soit par une plaque portant un chevron, ou une croix de Saint-André, etc...; il est placé en avant de l'aiguille d'entrée. Lorsque la gare comporte un signal carré d'entrée (ou un sémaphore d'entrée), ce signal remplace le repère d'entrée.

ART. 3. — Tout mécanicien abordant une gare doit prendre ses dispositions pour observer la marche à vue depuis le repère d'entrée jusqu'à son point normal d'arrêt en gare; il doit, en particulier, être en mesure de s'arrêter au droit du repère d'entrée si un signal d'arrêt à main lui est présenté en ce point.

ART. 4. — Dans les gares, les aiguilles sont normalement à contrepois libre (4).

Les aiguilles situées sur les voies principales sont normalement cadénassées pour assurer la continuité de ces voies, les aiguilles d'entrée étant disposées pour donner accès à une seule voie : en principe la voie longeant le bâtiment principal.

Les aiguilles pouvant donner accès aux voies principales ou engager ces voies, ainsi que les taquets d'arrêt, sont normalement cadénassés dans la position où ils assurent la protection des voies principales.

ART. 5. — Les aiguilles des gares, prises en pointe ou en talon, ne doivent pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure; la limitation de vitesse à observer qui est inscrite au Livret de la marche des trains n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

ART. 6. — En dehors du cas de croisement, les trains des deux sens sont normalement reçus sur la voie habituelle de circulation (4).

Lorsque cette mesure présente un avantage pour le service, en cas de garage par exemple, un train peut être reçu directement sur la voie d'évitement; le chef de gare doit alors faire décadénasser et disposer en temps utile l'aiguille d'entrée pour cette voie.

De même, un train de marchandises, par exemple, peut être reçu directement sur une voie de service, le chef de

(4) Dans certaines gares, la manœuvre des aiguilles et leur position normale, l'affectation des voies, et les conditions de réception des trains font l'objet de consignes locales.

gare faisant décadénasser et disposer, en temps utile, les aiguilles et les taquets d'arrêt intéressés dans la position convenable. Mais le train reçu sur voie de service doit alors marquer l'arrêt au droit du repère d'entrée; lorsque cet arrêt est prévu dans la marche du train, aucune disposition spéciale n'est à prendre; le mécanicien s'arrête de lui-même, et le chef de train lui donne, dès l'arrêt, l'ordre d'entrer en gare; dans le cas contraire, le chef de gare doit faire placer, en temps utile, un signal d'arrêt à main au droit du repère d'entrée (ou fermer le carré ou le sémaphore d'entrée); le signal d'arrêt ne doit être effacé (ou le carré ou le sémaphore ouvert) qu'après l'arrêt du train.

ART. 7. — En cas de croisement, normal ou accidentel, chacun des trains est reçu, en principe, sur la voie de gauche (4) (5) et doit être retenu jusqu'à l'arrivée du ou des trains croiseurs.

A cet effet, 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train, le chef de gare doit :

— faire décadénasser les deux aiguilles d'entrée et disposer chacune d'elles pour donner accès à la voie de réception convenable;

— faire placer un signal d'arrêt à main au point que ne doit pas dépasser la tête de chacun des trains.

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

Le chef de gare fait effacer, pour chaque train, le signal d'arrêt à main, si rien ne s'y oppose, après l'arrivée du ou des trains croiseurs.

ART. 8. — L'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement téléphonique dans les conditions ordinaires.

(4) Dans certaines gares, la manœuvre des aiguilles et leur position normale, l'affectation des voies, et les conditions de réception des trains font l'objet de consignes locales.

(5) La voie de droite sur les lignes de l'ancien Réseau « Alsace-Lorraine ».

En raison de la dispense de protection prévue à l'article 9, les bulletins MV (ordres de marcher à vue) doivent comporter la mention : « Attention - Pas de protection. » (6)

ART. 9. — Aucune disposition n'est à prendre pour protéger à l'arrière un train arrêté dans une gare et dont le dernier véhicule a dépassé le repère d'entrée (7) ; la protection de ce train est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare (art. 3).

Un train arrêté en pleine voie est dispensé de se protéger à l'arrière ; sa protection est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien pénétrant en canton occupé (art. 8). Il en est de même, d'un train arrêté dans un établissement ne comportant pas de pancarte « Gare », ainsi que d'un train arrêté au repère d'entrée d'un établissement précédé d'une pancarte « Gare », quelle que soit la durée de l'arrêt.

ART. 10. — Les **manœuvres** engageant une voie principale dans la partie de voie comprise entre les repères d'entrée d'une gare n'ont pas à être protégées ; leur protection est assurée par la **marche à vue** que doit observer tout mécanicien depuis le repère d'entrée de la gare.

Ces manœuvres doivent dégager la voie principale 5 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée d'un train attendu ; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc...), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement faire repérer l'obstacle du côté du train attendu (8).

(6) Sur les lignes de l'ancien Réseau « Alsace-Lorraine », l'espacement des trains de même sens est assuré par le cantonnement télégraphique dans les conditions prévues par le Règlement Alsace-Lorraine relatif à la composition et à la circulation des trains.

(7) En particulier, lorsque l'établissement comporte un carré ou un semaphore d'entrée, ce signal n'a pas à être fermé pour assurer la protection des trains.

(8) S'il s'agit d'une partie de train présentant ses signaux de queue réglementaires du côté du train attendu, aucune disposition n'est à prendre ; dans le cas contraire, l'obstacle doit être repéré par un drapeau rouge, le jour, ou par un feu rouge, la nuit, du côté du train attendu.

Si le train attendu est en retard de plus de 5 minutes, et à la condition que ce retard soit connu d'une manière suffisamment précise, le délai de 5 minutes avant l'heure normale d'arrivée du train attendu est remplacé par celui de 10 minutes avant l'heure probable d'arrivée de ce train.

ART. 11. — Les manœuvres engageant la voie principale en avant du repère d'entrée d'une gare du côté d'un train attendu doivent dégager cette voie 15 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée de ce train ; elles n'ont pas alors à être protégées ; si, par cas de force majeure (incident, détresse, etc...), la voie principale ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection par signaux à main, du côté du train attendu, dans les conditions réglementaires concernant la protection des obstacles (9).

ART. 12. — Les **établissements autres que les gares et comportant des aiguilles** peuvent :

— a) soit comporter, de chaque côté, un repère à distance (10) et un repère d'entrée, non éclairés la nuit, les aiguilles et les taquets d'arrêt faisant l'objet des mêmes dispositions que celles prévues à l'article 4.

C'est le cas, par exemple, de certaines stations non ouvertes à la sécurité, qui peuvent être franchies sans arrêt, leurs aiguilles, prises en pointe ou en talon ne devant pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure (11).

— b) soit être munis de signaux, ou faire l'objet de dispositions spéciales d'immobilisation des aiguilles, de façon à permettre leur franchissement en vitesse ; c'est le cas, par exemple, des embranchements particuliers de pleine voie.

(9) Certaines gares, qui ont à effectuer des manœuvres moins de 15 minutes avant l'heure normale d'arrivée des trains attendus comportent par ailleurs des disques rouges pour assurer la protection de ces manœuvres. Les conditions d'utilisation de ces signaux ainsi que les conditions d'exécution des manœuvres font l'objet de consignes locales (art. 14).

(10) Ce repère à distance peut être constitué par la peinture en blanc de poteaux téléphoniques, ou par une plaque rectangulaire mi-noire, mi-blanche, etc...

(11) La limitation de vitesse à observer sur les aiguilles, qui est inscrite au Livret de la marche des trains, n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain.

— c) soit comporter, de chaque côté, une pancarte « Gare » et un repère d'entrée, les dispositions ci-dessus concernant les gares étant applicables; ils sont alors d'arrêt général; c'est le cas par exemple de certaines stations non ouvertes à la sécurité, mais assurant le cantonnement.

ART. 13. — Les établissements ne comportant pas d'aiguilles ne comportent normalement ni signaux, ni pancartes « Gare », ni repères.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un établissement assurant le cantonnement, il est habituellement soumis au régime prévu en c) de l'article 12 (12).

ART. 14. — Certains établissements (postes de bifurcation, traversée d'un réseau secondaire, etc...) peuvent par ailleurs comporter des signaux. Les conditions d'utilisation de ces signaux font l'objet de consignes locales.

ART. 15. — Le chauffeur doit, dans la mesure où le service de la machine le permet, se mettre à disposition, pendant les arrêts, pour concourir au service du train, et en particulier, à l'attelage et au décrochage des véhicules, à leur manœuvre et à la manutention des colis.

(Approuvé par décision ministérielle du 8 juin 1939)

(12) Le repère d'entrée est alors placé de façon telle qu'il soit dépassé par le dernier véhicule des trains arrêtés à l'établissement (art. 9).

1313

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÈGLEMENT DES LIGNES A VOIE UNIQUE
A TRAFIC RESTREINT

1939

RÈGLEMENT DES LIGNES A VOIE UNIQUE A TRAFIC RESTREINT

Certaines lignes à voie unique, normalement fermées au service voyageurs, sont désignées au Livret de la marche des trains comme **Lignes à trafic restreint**.

Sauf indication contraire du présent Règlement, **les prescriptions réglementaires ordinaires cessent d'être applicables sur ces lignes**, qui sont exploitées dans les conditions indiquées ci-après.

Une **Consigne de ligne**, établie en commun par les Chefs d'Arrondissement intéressés, précise, pour chaque ligne à trafic restreint, les conditions d'application du présent Règlement (indication des établissements, liaisons téléphoniques, limites de vitesse de la ligne, conditions d'espacement des trains de même sens, conditions de distribution du Programme de circulation, etc.).

Chef de ligne

ART. 4. — Chaque ligne à trafic restreint dépend d'un **Chef de ligne**, dont les fonctions sont remplies par le chef d'une gare désignée dans la Consigne de ligne.

La sécurité est assurée par le Chef de ligne et les chefs de train, les établissements ne comportant pas normalement de personnel de sécurité.

Aiguilles, signaux, etc...

ART. 2. — Les établissements (y compris les embranchements particuliers de pleine voie) ne comportent pas normalement de signaux.

Leurs aiguilles sont normalement à contrepois libre; les aiguilles situées sur la voie de circulation sont normalement cadenasées pour assurer la continuité de cette voie (1); les aiguilles pouvant donner accès à la voie de circulation ou engager cette voie, ainsi que les taquets d'arrêt, sont normalement cadenasés dans la position où ils assurent la protection de la voie de circulation (1).

Les agents normalement appelés à manœuvrer les aiguilles (chefs de train, chefs de canton, etc.) disposent de clés des aiguilles et des taquets d'arrêt; des clés de réserve sont par ailleurs déposées à l'établissement.

ART. 3. — Toutes les aiguilles, qu'elles soient prises en pointe ou en talon, ne doivent pas être franchies à une vitesse supérieure à 30 kilomètres à l'heure.

La limitation de vitesse à observer sur les aiguilles, ainsi que les autres limitations permanentes de vitesse, sont inscrites à la Consigne de ligne; elles ne sont pas rappelées par des signaux sur le terrain; leur emplacement peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit.

ART. 4. — Certains établissements (postes de bifurcation, traversée d'un réseau secondaire, etc.) peuvent comporter des signaux (2). Les conditions d'utilisation de ces signaux font l'objet de consignes locales.

(1) Lorsque l'établissement comporte une voie de dédoublement de la voie de circulation, les mêmes dispositions s'appliquent à la voie de dédoublement, les aiguilles d'entrée étant disposées pour donner accès à une seule voie et cadenasées dans cette position.

(2) Ces établissements peuvent, en particulier, comporter des pan-cartes « Gare » dans les conditions prévues par l'Instruction générale de sécurité n° 4 concernant les lignes à voie unique à signalisation simplifiée.

Circulation des trains

ART. 5. — Le service est normalement assuré par des trains de marchandises qui, sauf indication contraire de la Consigne de ligne, sont soumis aux règles ordinaires de composition, de freinage, et d'équipement en personnel.

Le chauffeur doit, dans la mesure où le service de la machine le permet, se mettre à disposition, pendant les arrêts, pour concourir au service du train et, en particulier, à l'attelage et au décrochage des véhicules, à leur manœuvre, et à la manutention des colis.

ART. 6. — Un Programme de circulation, établi par le Chef de ligne, indique la nature des trains (réguliers ou facultatifs), ainsi que leur horaire; il précise, s'il y a lieu, les mesures qui doivent être prises pour assurer la sécurité (trains entre lesquels l'espacement doit être assuré, croisements, etc.).

Les trains spéciaux font l'objet d'annexes au Programme de circulation.

Le Programme de circulation et ses annexes, ainsi que la mise en marche des trains facultatifs, doivent être portés en temps utile à la connaissance des agents intéressés.

ART. 7. — Les chefs de train doivent se conformer aux indications du Programme de circulation, ainsi qu'aux ordres et instructions qui leur sont donnés, le cas échéant, par le Chef de ligne. Ils donnent aux mécaniciens le signal de départ dans les conditions ordinaires.

ART. 8. — Les mécaniciens ne doivent pas circuler en avance sur l'horaire de leur train. Ils ne doivent pas dépasser les limites de vitesse autorisées sur la ligne. Ils doivent respecter les limitations de vitesse permanentes.

Les mécaniciens doivent observer, dans les conditions réglementaires ordinaires, les signaux à main ou acoustiques qui pourraient leur être faits, ainsi que les signaux des établissements qui en comportent (art. 4).

Croisements

ART. 9. — Les croisements doivent de préférence être effectués dans les établissements qui comportent une voie de dédoublement de la voie de circulation.

Chacun des trains croiseurs doit alors, en principe, entrer sur la voie de gauche (3). A cet effet :

— a) Si le Programme de circulation prévoit l'intervention d'un agent de l'établissement pour disposer les aiguilles, cet agent doit, cinq minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée du premier train, décadénasser les deux aiguilles d'entrée et disposer chacune d'elles pour la voie de gauche (3); après le départ des trains, qui talonnent l'aiguille de sortie, l'agent recadenasse les aiguilles dans les conditions prévues à l'article 2;

— b) Si le Programme de circulation ne prévoit pas l'intervention d'un agent de l'établissement, chacun des trains doit s'arrêter avant l'aiguille d'entrée, le chef de train ne donnant au mécanicien l'ordre d'entrer en gare qu'après avoir décadénassé et disposé convenablement cette aiguille (4); au moment du départ, chaque train, qui talonne l'aiguille de sortie, s'arrête après cette aiguille, et le chef de train la recadenasse dans les conditions prévues à l'article 2 (4).

ART. 10. — En cas de croisement, les Mécaniciens doivent marcher à vue (5) depuis l'aiguille d'entrée; ils doivent s'arrêter sans engager le croisement de l'aiguille

(3) La voie de droite sur les lignes de l'ancien réseau « Alsace-Lorraine ».

(4) Toutefois, le chef du premier train peut, si ce train arrive suffisamment longtemps à l'avance, disposer l'aiguille d'entrée pour l'autre train et lui faire le signal « Tirez » utilisé dans les manœuvres; ce dernier train est alors dispensé de s'arrêter avant l'aiguille d'entrée.

De même, le chef du train qui part le dernier peut se charger de recadenasser l'aiguille de sortie des deux côtés; l'autre train est alors dispensé de s'arrêter après l'aiguille de sortie.

(5) L'obligation de marcher à vue impose au mécanicien de s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant un obstacle, une queue de train, ou un signal d'arrêt.

de sortie; les chefs de train doivent communiquer entre eux, et chacun d'eux ne doit donner le signal de départ qu'après l'arrivée du ou des trains croiseurs, et après avoir vérifié que le croisement de l'aiguille de sortie est bien dégagé.

Des dispositions analogues sont à appliquer, d'une manière générale, dans tous les cas où plusieurs trains doivent se trouver simultanément dans un même établissement (garage, etc.).

Manœuvres

ART. 11. — En dehors de certains établissements indiqués dans la Consigne de ligne (6), les manœuvres autres que celles effectuées par les trains sont interdites si elles engagent la voie de circulation.

Les manœuvres effectuées par un train doivent dégager la voie sur laquelle un autre train est attendu 15 minutes au moins avant l'heure normale d'arrivée de ce dernier train; elles n'ont pas alors à être protégées; si par cas de force majeure (incident, détresse, etc.) la voie ne pouvait être ainsi dégagée, l'agent commandant la manœuvre devrait immédiatement en faire assurer la protection par signaux à main, du côté du train attendu, dans les conditions réglementaires ordinaires concernant la protection des obstacles.

Les manœuvres effectuées par un train sont commandées par le chef de train; elles sont exécutées dans les conditions ordinaires (signaux de manœuvres, etc.). Lorsque la manœuvre est terminée, le chef de train doit s'assurer que les aiguilles et les taquets d'arrêt utilisés ont bien été remis dans la position prévue à l'article 2.

(6) Dans ces établissements, les manœuvres engageant la voie de circulation doivent, si l'établissement ne comporte pas de signaux, être protégées dans les conditions réglementaires ordinaires concernant la protection des obstacles.

Suppression de train

ART. 12. — Le Chef de ligne qui décide la suppression d'un train donne, s'il y a lieu, aux chefs de train intéressés les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

Incidents — Détréesses

ART. 13. — En cas d'incident (retard, etc.) susceptible d'entraîner une modification du Programme de circulation (changement du point de croisement ou de garage de deux trains, etc.), le chef de train doit en aviser le Chef de ligne. Celui-ci donne alors, s'il y a lieu, aux chefs de train intéressés les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

ART. 14. — En cas d'impuissance de la machine, le chef de train peut, sans en référer au Chef de ligne, donner au mécanicien l'ordre de conduire le train en deux parties jusqu'à un établissement voisin. Le chef de train accompagne la première partie du train, après avoir pris les dispositions utiles pour que la deuxième partie ne se remette pas en marche et ne se laisse pas pousser. Puis il revient chercher la deuxième partie et la conduit à l'établissement en observant, au cours de ces deux derniers mouvements, à l'approche et au franchissement des P.N. gardés, les dispositions prévues à l'article 26.

ART. 15. — En cas de **détréesse**, le chef de train doit en aviser le plus rapidement possible le Chef de ligne, en utilisant au besoin la machine du train si celle-ci est en état de marche.

Il est alors interdit au train en détresse de se remettre en marche ou de se laisser pousser sans l'autorisation du Chef de ligne.

Le Chef de ligne détermine les conditions dans lesquelles le secours doit être porté, soit qu'il utilise la machine d'un autre train, qu'il envoie une machine de secours spécialement à cet effet, etc. Il doit prendre les dispositions utiles pour assurer la sécurité et donner au train en détresse, à la machine de secours, et, le cas échéant, aux autres trains les instructions utiles.

Par ailleurs, le Chef de ligne en avise, s'il le peut, les autres agents intéressés.

ART. 16. — Le mécanicien d'une machine portant le secours doit, à l'approche et au franchissement des P.N. gardés, se conformer aux dispositions prévues à l'article 26; il doit **marcher à vue** depuis le dernier établissement voisin du train en détresse jusqu'à ce train.

Trains de service — Draisines

ART. 17. — Les **trains de service** et les **draisines** sont soumis aux règles ordinaires correspondantes de composition, de freinage, et d'équipement en personnel. Toutefois, les draisines peuvent n'être équipées qu'avec leur seul conducteur.

ART. 18. — Les trains de service et les draisines sont mis en marche et circulent dans les mêmes conditions que celles prévues ci-dessus pour les trains de marchandises. De plus, leur horaire peut prévoir que le train de service ou la draine est autorisé à circuler librement entre deux établissements.

Lorries

ART. 19. — Les **lorries** doivent être protégés, des deux côtés, dans les conditions réglementaires ordinaires. Ils doivent dégager la voie de circulation 5 minutes au moins avant l'heure normale de passage d'un train attendu.

Obstacles

ART. 20. — Tout agent qui constate la présence d'un obstacle engageant la voie de circulation doit immédiatement en assurer la protection, des deux côtés, dans les conditions réglementaires ordinaires.

Travaux

ART. 21. — Les travaux qui nécessitent une occupation ou une coupure de la voie font, **lorsqu'ils sont prévus à l'avance**, l'objet d'un Programme de travaux qui fixe les périodes pendant lesquelles la voie peut être interceptée.

Ce Programme est établi par le Chef de ligne sur la demande du chef de district ; il est distribué par le chef de district aux chefs de canton intéressés.

Les travaux ainsi effectués pendant les périodes d'interception n'ont pas à être protégés. Si pour une raison quelconque, la voie ne pouvait être rétablie à l'heure fixée, la protection du chantier ou de l'obstacle devrait être assurée dans les conditions réglementaires ordinaires.

ART. 22. — Les travaux imprévus qui nécessitent une occupation ou une coupure de la voie peuvent être effectués sans faire l'objet d'un Programme de travaux ; ils doivent être protégés dans les conditions réglementaires ordinaires.

Le chef de canton doit s'efforcer de rétablir la voie de circulation 5 minutes au moins avant l'heure normale de passage d'un train attendu.

Limitations temporaires de vitesse

ART. 23. — Lorsqu'il y a lieu de limiter temporairement la vitesse des trains sur une partie de voie, le chef de district fait connaître au Chef de ligne le taux et l'emplacement de la limitation temporaire de vitesse.

Le Chef de ligne donne alors aux mécaniciens des trains intéressés un ordre de limitation de vitesse établi en conséquence ; la limitation de vitesse n'est pas rappelée par des signaux sur le terrain ; son emplacement peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit.

Lorsqu'il s'agit d'une limitation de vitesse inopinée, l'agent qui en constate la nécessité doit immédiatement protéger le point dangereux comme s'il s'agissait d'un obstacle, et ne laisser passer un train qu'après avoir indiqué au mécanicien la vitesse maximum à observer. Par ailleurs, il en avise aussi rapidement que possible le Chef de ligne. Il continue à protéger ainsi le point dangereux jusqu'à ce qu'il ait obtenu du Chef de ligne l'assurance que les mécaniciens des trains intéressés recevront un ordre de limitation de vitesse au taux convenable.

Passages à niveau non gardés (7)

ART. 24. — La Consigne de ligne précise, s'il y a lieu, les dispositions à observer à l'approche et au franchissement des P.N. non gardés.

Passages à niveau gardés (8)

ART. 25. — Les prescriptions réglementaires ordinaires demeurent applicables en ce qui concerne les P.N. gardés, qui reçoivent à cet effet le Programme de circulation et ses annexes.

Toutefois, le gardiennage de ces P.N. n'a normalement à être assuré que pour les trains réguliers.

(7) L'emplacement des P.N. non gardés peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères non éclairés la nuit, comportant par exemple le taux de la limitation de vitesse à observer au franchissement du P.N.

(8) L'emplacement des P.N. gardés peut, si cela est nécessaire, être indiqué par des repères, non éclairés la nuit.

La Consigne de ligne, ainsi que le Programme de circulation et ses annexes, précèdent, en ce qui concerne les autres trains, s'il y a lieu d'assurer le gardiennage des P.N. pour certains de ces trains, ainsi que les conditions dans lesquelles les gardes des P.N. intéressés sont alors avisés de leur mise en marche.

ART. 26. — Lorsque le gardiennage d'un P.N. n'est pas assuré pour un train, le mécanicien doit en être prévenu; il doit, à l'approche de ce P.N., siffler, et observer, le cas échéant, les dispositions qui sont précisées dans la Consigne de ligne; il ne doit pas, par ailleurs, et sauf indication plus restrictive de cette Consigne, dépasser au franchissement du P.N. la vitesse maximum de 20 kilomètres à l'heure.

ART. 27. — Lorsque le gardiennage d'un P.N. est prévu pour un train, le Programme de circulation et ses annexes peuvent indiquer que ce P.N. cesse d'être gardé, si le train n'est pas passé, 1 heure 5 minutes après l'heure normale de passage du train au P.N. Dans ce cas, le mécanicien doit, s'il a plus d'une heure de retard, se conformer, à l'approche et au franchissement du P.N., aux dispositions prévues à l'article 26.

Prescriptions diverses

ART. 28. — Sauf indication contraire de la Consigne de ligne, les trains en provenance ou à destination d'une ligne à trafic restreint doivent respecter, sur le parcours effectué sur une ligne ordinaire, les prescriptions réglementaires applicables sur cette dernière ligne.

ART. 29. — Les ordres, instructions, etc. du Chef de ligne aux chefs de train, aux chefs de canton, etc. peuvent être donnés par écrit ou téléphoniquement, en utilisant au besoin le téléphone des P.T.T. Ils sont précédés d'une formule telle que : « *Chef de ligne à chef du train n°* (ou *chef de canton X, etc.*) ».

Il en est de même des dépêches échangées entre ces agents.

ART. 30. — Le Chef de ligne tient un état journalier de la circulation sur la ligne; il inscrit, sur cet état, les ordres, instructions, etc. qu'il donne aux chefs de train, aux chefs de canton, etc., ainsi que les dépêches échangées avec ces agents.

Lorsque le Chef de ligne est remplacé dans ses fonctions, il doit, après avoir donné tous renseignements utiles à son successeur (le cas échéant par écrit, s'il ne doit pas voir cet agent), porter sur l'état journalier la mention :

« *Remis le service à M. X...., à... heures... minutes, le.....* »

(Signature.)

L'agent qui prend le service inscrit sur l'état journalier la déclaration :

« *Pris le service à... heures... minutes, le.....* ».

(Signature.)

ART. 31. — Tout chef de train, chef de canton, etc. d'une ligne à trafic restreint doit être porteur d'un carnet sur lequel sont inscrits les ordres, instructions, etc. reçus du Chef de ligne, ainsi que les dépêches échangées avec cet agent.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

1513

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 29 novembre 1941

Règlement unifié
de voie unique

C O P I E

M. 13.304

D 13.101/1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le projet ci-joint de règlement unifié de voie unique (titre IV du Règlement Général de Sécurité), qui constituerait une nouvelle étape importante d'unification de la Réglementation sur l'ensemble des Régions.

Ce projet de règlement est voisin de celui en vigueur depuis 1936 sur la Région Ouest, sauf en ce qui concerne les règles d'interversion de marche pour lesquelles la solution actuellement appliquée sur les lignes ex-Midi, plus simple et certainement suffisante, a été adoptée.

Je rappelle que la modification la plus importante introduite par le Règlement Ouest consistait dans l'abandon du contrôle des agents des trains sur les opérations de sécurité, telles que croisements, garages, etc ..., opérations pour lesquelles la responsabilité unique des Chefs de gare a été substituée à la responsabilité collective des agents des gares et des trains. Ceci est, en effet, nécessaire à partir du moment où l'on veut pouvoir passer de double voie sur voie unique sans arrêt, croiser sans arrêt, etc ... et le Règlement unifié S.N.C.F. doit évidemment en donner la possibilité.

J'ajoute que cet abandon du contrôle des agents des trains permet une importante simplification de la réglementation, et il est incontestable que la simplicité des instructions données au personnel est un facteur essentiel de sécurité.

En même temps que le règlement de voie unique proprement dit, je sou mets également à votre approbation deux Instructions unifiées, ne concernant provisoirement que les lignes à voie unique, et relatives, l'une aux gares temporaires, et l'autre aux trains de service et aux draisines ; l'unification complète de ces deux questions ne pourra avoir lieu qu'ultérieurement, lors de l'unification des textes correspondants applicables sur les lignes à double voie.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications - PARIS -

Par ailleurs, et comme pour les étapes précédentes, nous adresserons à M. le Directeur du Contrôle, pour chaque Région, la liste des textes homologués à abroger ou à modifier comme conséquence de la mise en vigueur du règlement unifié.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.