

Unification de la réglementation

	(s) CA	22. 6.38	51	V
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		4. 7.38		
	CA	6. 7.38	44	IX a
Lettre du Dr du Contrôle technique		23. 8.38		
Lettre S.N.C.F. au Dr du Cont.tech.		24.11.38		
Dépêche M.T.P. à la S.N.C.F.		23. 1.39		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		1. 2.39		
Dépêche M.T.P. à la S.N.C.F.		8. 3.39		
O.J. n° 16: 1ère étape		2. 4.39		
lettre S.N.C.F. au M.T.P.		24.11.40		
Lettre S.N.C.F. au M.T.P..		6. 1.44		

Unification de la réglementation

22 juin 1938

QU. V

Unification des règlements de
sécurité

(s) p. 51

M. JARRIGION

Dans un autre ordre d'idées, il conviendrait de tenir compte de ce que certaines unifications restent à faire.

C'est le cas, par exemple, de l'unification des règlements de sécurité demandée par l'Administration de l'Etat-Major de l'Armée depuis 60 ans. Une telle unification aurait de multiples avantages et serait certainement génératrice d'économies : en permettant aux agents de conduite des trains de pénétrer sans risque d'accident d'une Région dans l'autre, elle donnerait notamment beaucoup de souplesse dans l'établissement des roulements.

Il en est de même de la signalisation. Au lieu d'une multitude d'instructions à travers lesquelles personne n'est susceptible de se reconnaître, ne conviendrait-il pas d'avoir des instructions unifiées, facilement compréhensibles pour le personnel et pour ceux qui sont chargés d'en contrôler l'application ? Cette mesure aussi procurerait des économies.

C'est vers de telles réalisations nouvelles que, pour M. JARRIGION, la Société Nationale doit s'orienter. Il appartiendrait à la Direction Générale de dresser un plan d'ensemble, quitte à prévoir des étapes successives d'application. Cette méthode étant de beaucoup préférable à celle qui consiste à partir d'un plan empirique dressé selon les circonstances.

.....

.....

M. JARRIGION a insisté notamment sur l'intérêt que présenterait une unification rapide des règlements de sécurité. M. LE PRESIDENT déclare que cette question a, dès le début du fonctionnement de la Société Nationale, retenu son attention. Le travail est actuellement en cours et il est certain qu'il donnera des résultats intéressants.

*

Quant à la question de l'unification des règlements de sécurité soulevés par M. JARRIGION, l'étude, ainsi que l'a dit M. le Président, est en cours. Elle sera réalisée sans tarder et cela permettra la pénétration des machines sans danger d'une région à l'autre.

SOCIETE NATIONALE DE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS.

4 Juillet 1938.

Unification de la régle-
mentation.

Première étape.

Monsieur le Ministre,

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

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

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

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

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

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports
244, Bld Saint-Germain - P A R I S -

.....

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

a)- les trains arrêtés en pleine voie seront, dès l'arrêt, protégés par leur conducteur d'arrière qui se rendra à 1.000 mètres de l'arrière du train, placera des pétards sur la voie, et reviendra à son train. Superposée au cantonnement (le cantonnement téléphonique devant, comme il est indiqué plus loin, être mis en vigueur sur toutes les lignes, à double voie ou à voie unique, ne comportant pas d'appareils de block), cette manière de protéger un train, pratiquée depuis toujours sur la Région de l'Ouest par exemple, assure incontestablement la sécurité. En la généralisant, il devient possible de supprimer toutes les règles spéciales de protection et d'espace-ment que certaines Régions, le Sud-Ouest par exemple, laissant le conducteur d'arrière sur la voie en cas de protection, ont été amenées à prévoir pour les circulations à personnel réduit : machines H.L.P., autorails, trains légers, etc...; il devient également possible de réaliser des économies très importantes d'exploitation en étendant à la Région Sud-Est, par exemple, le régime des "trains à un conducteur", ou en développant ce régime sur l'Est, l'application de ces mesures ayant été contrariée jusqu'ici, par une inutile rigidité des règles de protection des trains arrêtés.

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

.....

signal de conducteur; ces trains continueront en effet à être considérés, comme ils le sont maintenant comme arrêtés en pleine voie et ils devront être protégés, comme maintenant, par leur conducteur d'arrière; mais cette situation spéciale disparaîtra avec le remplacement progressif des carrés à distance P.O. par des disques rouges, remplacement déjà amorcé par l'ancien Réseau du P.O.

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

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

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

.....

arrêter et retenir les trains " ainsi que les conditions de manoeuvre des signaux derrière les trains.

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

La réglementation unifiée des trains légers qui est soumise à votre approbation est conforme au règlement-type unifié approuvé par décisions C.F.4. n° 849I3I des 12 mai 1934 et 25 Janvier 1935; c'est ainsi en particulier que les " conditions techniques " que doit remplir une machine à vapeur pour pouvoir être conduite par un seul agent seront celles auxquelles vous avez donné votre accord (ces précisions ne concernant pas le personnel d'exécution n'ont évidemment pas à figurer dans un document distribué à tous les agents).

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

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : GUINAND.

6 juillet 1938

p 44

QUESTION IX - Questions diverses.

a) Unification des
réglements de
sécurité.

M.le PRESIDENT fait part au Conseil de l'envoi au Ministre des Travaux Publics, pour approbation, des instructions générales de sécurité qui constituent la première étape de l'unification de la réglementation sur l'ensemble des Régions de la S.N.C.F. Il signale l'importance de ce document, qui marque une étape importante dans l'unification des errements en vigueur dans chacune des Régions. Aussi demande-t-il à M.le Commissaire du Gouvernement de vouloir bien faire hâter dans toute la mesure du possible l'approbation de ce document par M.le Ministre des Travaux Publics .

Ministère
des Travaux Publics

PARIS, le 23 août 1938

Contrôle et Surveillance
des Chemins de fer

Contrôle technique

D.C.T. N° 2401

Le Directeur du Contrôle Technique

à Monsieur le Directeur Général de la Société
Nationale des Chemins de fer Français

Lettre)
 D 13101 - 1)
 du 4 juillet 1938)
 dont il a été)
 donné copie le)
 5 juillet 1938)

M. le Président du Conseil d'Administration de la
 Société Nationale des Chemins de fer français a soumis à
 M. le Ministre des Travaux Publics le 1er juillet les Ins-
 tructions Générales de sécurité indiquées ci-dessous et qui
 constituent la première étape de l'unification de la règle-
 mentation sur l'ensemble des régions :

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

Il indique dans sa lettre que M. le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer m'adressera, pour chaque Région, la liste des textes homologués actuellement en vigueur auxquels se substitueront les nouveaux textes soumis à l'approbation.

J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien m'adresser dès que possible la liste en question en 8 exemplaires.

Signature.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

PARIS, le 24 novembre 1938

Règlementation "Etat"

1ère étape de l'unification de la Règlementation

Monsieur le Directeur,

Suite à votre lettre DCT n° 2401 du 23 août 1938.

J'ai l'honneur de vous adresser, en vue de leur approbation, la liste des modifications à apporter aux textes homologués "Etat" pour la mise en vigueur des quatre documents ci-après qui constituent la 1ère étape de l'unification de la Règlementation sur l'ensemble des Régions, et qui ont été approuvés par décision ministérielle du 10 septembre 1938.

- I - Protection des trains arrêtés
- II - Cantonnement téléphonique
- III - Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains et manœuvre des signaux derrière les trains
- IV - Trains légers.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.

Le Directeur Général,
Signé : LE BESNERAIS.

Monsieur le Directeur du Contrôle de l'exploitation Technique des Chemins de fer
244, Bd Saint - Germain - PARIS

MINISTERE DES
TRAVAUX PUBLICS

C O P I E D 13101/1

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

PARIS, le 23 janvier 1933

4^{ème} Bureau

Société Nationale
des Chemins de fer

LE MINISTRE

Région de l'Ouest

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Nationale
des Chemins de fer.

Unification de la règle-
mentation (1^{ère} étape)

C.F. 4 - 127

Par lettre M. 13.302 D-13.101-1, vous m'avez soumis les modifications à apporter aux textes homologués "Etat" au titre de la première étape de l'unification de la réglementation sur l'ensemble des Régions.

Ces modifications ont pour objet la mise en application des quatre textes approuvés par décision ministérielle du 10 septembre dernier et qui ont trait à la protection des trains arrêtés, au cantonnement téléphonique, aux mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains et à la manoeuvre des signaux derrière les trains, enfin aux trains légers.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après examen par le Service du Contrôle Technique, j'approuve les modifications proposées.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Signé : A. de MONZIE.

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

4ème Bureau

Société Nationale
des
Chemins de fer

Région du Sud-Est

Unification des règlements
de sécurité.

C.F.4. - 1024

Paris, le 8 mars 1939

LE MINISTRE

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la Société Nationale
des Chemins de fer français.

Par lettre M. 13.302 du 1er février 1939, vous m'avez soumis les modifications à apporter aux textes homologués P.L.M. pour la mise en vigueur des textes approuvés par décision ministérielle du 10 septembre 1938 en ce qui concerne la protection des trains arrêtés, le cantonnement téléphonique, les mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains et la manoeuvre des signaux derrière les trains, enfin les trains légers.

Après examen par le Service du Contrôle Technique, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve les modifications proposées.

Le Ministre des Travaux Publics
de MONZIE.

Paris, le 2 avril 1939.

Mc

UNIFICATION DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'ENSEMBLE
DES RÉGIONS

1^{re} ÉTAPE DE L'UNIFICATION DE LA RÉGLEMENTATION

Les Règlements des anciens Réseaux actuellement en vigueur sur les différentes Régions seront progressivement remplacés par un Règlement unifié applicable, sauf indication contraire, sur l'ensemble de la Société Nationale des Chemins de fer.

Cette unification se fera par étapes.

La 1^{re} de ces étapes comprendra la mise en vigueur des documents unifiés ci-après :

- Règlement Général de **Cantonement téléphonique**
(non applicable sur les lignes soumises à la Réglementation « Alsace-Lorraine »).
- Instruction Générale de Sécurité N° 1 : **Protection des trains arrêtés.**
- Instruction Générale de Sécurité N° 2 : **Mesures à prendre pour arrêter et retenir les trains. Manœuvre des signaux derrière les trains.**
(non applicable sur les lignes soumises à la Réglementation « Alsace-Lorraine »).
- Instruction Générale de Sécurité N° 3 : **Trains légers.**

Un Ordre Régional précisera, pour chaque Région, la date d'application de cette première étape.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

M 13.303 /I

24 novembre 1940.

Unification de la
Règlementation
2ème étape

C C F I E

Monsieur le Ministre,

D 13.110/3

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation un règlement unifié des signaux, dont ci-joint le projet, qui constituerait la deuxième étape importante d'unification de la réglementation sur l'ensemble des Régions.

Un très gros effort d'unification a déjà été accompli, en matière de signalisation au cours de ces dernières années, et, en fait, les règlements de signaux des diverses Régions ne diffèrent que peu les uns des autres. Mais des divergences, même secondaires, ne sont pas sans inconvénients, car elles concernent spécialement le personnel des trains qui est appelé à passer fréquemment d'une Région sur une autre. Un règlement unique aura donc un intérêt indiscutable, sa mise en vigueur étant par ailleurs facilitée par le fait qu'il n'apportera que peu de changement par rapport aux errements actuels.

Le seul point important sur lequel je crois devoir attirer l'attention concerne la conduite à tenir par un mécanicien qui rencontre un disque fermé (article 115), question dont les Services de la S.N.C.F. et du Contrôle des Chemins de fer ont déjà eu l'occasion de s'entretenir.

Le règlement actuel de l'une des Régions, en l'espèce le Sud-Est, impose en pareil cas au mécanicien de réduire un instant sa vitesse à celle d'un homme au pas s'il s'agit d'un train non muni de frein continu, ou à 30 kms au plus si le train est muni du frein continu, puis de s'avancer en marche à vue; les autres Régions se bornent à prescrire au mécanicien de se mettre

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications,
246, Boulevard Saint-Germain (7°)

aussiôt que possible en marche à vue (le Sud-Ouest superpose par ailleurs une limitation de vitesse à 30 km/heure).

Du point de vue théorique, la prescription Sud-Est paraît présenter l'avantage de placer le mécanicien dans des conditions favorables pour observer la marche à vue; mais elle a l'inconvénient de masquer, dans l'esprit du mécanicien, la prescription essentielle, qui est celle de la "marche à vue"; elle est par ailleurs certainement excessive toutes les fois que la visibilité de la voie est bonne, et elle entraîne alors une perte de temps importante préjudiciable à la régularité du service, et par suite à sa bonne exécution, essentielle au point de vue sécurité.

Les cas dans lesquels un mécanicien est amené à rencontrer un disque fermé sont actuellement trop nombreux, et le resteront encore trop longtemps, pour que la S.N.C.F. puisse envisager d'unifier sur la base des errements Sud-Est; malgré l'installation progressive de signaux d'avertissement, il y a, en effet, de nombreuses bifurcations dont les signaux carrés ne sont annoncés que par des disques, de nombreuses lignes à double voie relativement importantes dont les gares ne comportent comme signaux que deux disques, de nombreuses gares à voie unique sur des lignes parcourues par des express ne comportant également que deux disques.

Cette question du sens du disque fermé s'était d'ailleurs posée en 1934 lors de la réfection du code des signaux et le texte ~~mis en~~ qui fut alors adopté est pratiquement celui que la S.N.C.F. propose aujourd'hui comme texte unifié.

Je signale par ailleurs l'article 113 qui réglemente l'utilisation normale, en voie unique, de signaux d'avertissement pour annoncer les signaux d'arrêt à main habituels de croisement ou d'espace, ainsi que l'article 114 relatif au signal de préavertissement.

En même temps que le Règlement des signaux proprement dit, les services de la S.N.C.F. se proposent d'unifier également, pour ce qui concerne le personnel des trains, la réglementation du block automatique, ainsi que les modalités de franchissement des signaux carrés fermés. Les dispositions correspondantes feraient l'objet de l'Instruction jointe au Règlement des signaux et qui constituerait une annexe à ce Règlement. Cette annexe renverrait provisoirement, pour le block manuel, aux

.....

divers règlements régionaux de block manuel dont l'unification, même pour ce qui intéresse le personnel des trains : bulletins, ordres, etc... n'est pas immédiatement réalisable en raison de l'extrême diversité des installations.

Etant donné le gros intérêt que présente la mise en vigueur de cette deuxième étape d'unification de la réglementation, je vous serais obligé d'une approbation aussi rapide que possible des textes qui vous sont soumis; ainsi qu'il est indiqué plus haut, ces textes ne diffèrent que peu de ceux actuellement en vigueur sur les différentes Régions, aussi serait-il désirable qu'ils puissent être appliqués dès le début de 1941.

Comme pour la première étape, nos services adresseraient par ailleurs 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.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

signé : FOURNIER.

1313

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 6 janvier 1944

C O P I E

D. 13.140/1

Unification de la Règlementa-
tion
4ème étape

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le projet ci-joint d'Instruction unifiée sur la Composition des trains, qui constitue la quatrième et avant-dernière étape importante d'unification de la réglementation sur l'ensemble des Régions.

Cette Instruction rassemble en un document unique, distinct en raison de son volume du Règlement Général de Sécurité proprement dit, les différentes prescriptions relatives à la composition, à la vitesse-limite, au freinage, et à l'équipement des trains en personnel, ceci tant en ce qui concerne les trains à vapeur que les trains électriques. Elle a pour objet non seulement d'unifier les règles actuelles, mais également de les simplifier dans toute la mesure du possible ; une note de commentaires, annexée à la présente lettre, donne quelques précisions à ce sujet.

Etant donné le grand intérêt que présente la mise en vigueur de cette étape importante d'unification de la réglementation, nous vous serions obligés d'une approbation aussi rapide que possible des textes qui vous sont soumis ; bien entendu, nos Services sont à l'entière disposition des vôtres pour leur donner tous les renseignements complémentaires qui pourraient être jugés utiles.

Comme pour les étapes précédentes, nous adresserons par ailleurs à M. le Directeur des Chemins de fer, pour chaque Région, la liste des textes homologués à abroger ou à modifier comme conséquence de la mise en vigueur de l'Instruction unifiée en question.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à
la Production Industrielle et aux
Communications.-