

Le carnet du CFC

Signalisation d'arrière des trains à la SNCF

Guy Defrance

Certains membres du CFC sont des passionnés de lanternes de queue de convoi et drapeaux SNCF des années 40 aux années 60. Possédant chez moi la documentation officielle de cette époque, je vous propose aujourd'hui de découvrir des documents dont certains ont déjà 65 ans d'âge.

La reproduction du livret de cette époque (1941 — 2^{ème} édition du « Règlement Général de Sécurité », la première édition datant de 1939) a été faite en ressaisissant le texte tout en lui conservant sa disposition, ses changements de caractères, etc. et en y incluant les illustrations d'origine de 1941. Sur le même principe, je vous propose un encart de 4 pages qui était inséré à partir de fin 1958 dans l'édition de 1951, édition qui restera en vigueur pendant très longtemps (j'en possède un exemplaire de 1960 marqué « **1951 — Abroge et remplace l'édition de 1941 — Tirage de 1960** », absolument identique à celui de 1951, non mis à jour, par exemple, en ce qui concerne la signalisation de fin de convoi).

À l'aide de ces renseignements, vous pourrez retrouver aisément la signification des drapeaux et plaques jaunes, verts ou blancs ainsi que la signification du bord blanc autour du disque rouge.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

REGLEMENT GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ

Titre I – SIGNAUX

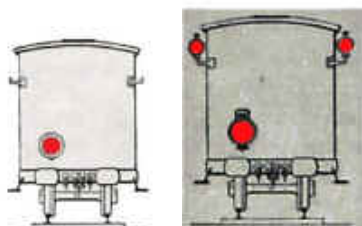
1941

TITRE I — SIGNAUX

CHAPITRE V

SIGNAUX DES TRAINS

ART. 129. — Le jour, les trains doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule **un signal de queue** constitué soit **par une plaque de queue** (plaque circulaire rouge à bordure blanche), soit par la lanterne de queue (lanterne à verre rouge et bordure blanche) utilisée la nuit.

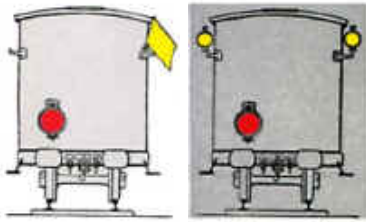


ART. 130. — La nuit, les trains doivent porter sur la face arrière du dernier véhicule **un signal de queue** constitué par **une lanterne de queue** donnant un feu rouge.

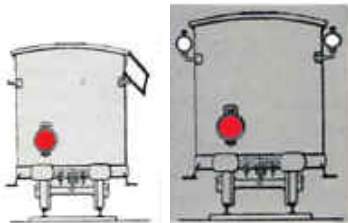
Par ailleurs, deux signaux de côté, constitués par deux lanternes donnant un feu rouge vers l'arrière, doivent

être placées sur l'un des trois derniers véhicules, autant que possible sur le dernier ; toutefois, les machines, les locotracteurs, les draisines, etc., circulant h.l.p. peuvent ne pas comporter de signaux de côté.

ART. 131. — Un train signalant un train supplémentaire ⁽¹⁰⁾ porte, le jour, un drapeau jaune sur la face arrière du dernier véhicule (du côté droit) ou, la nuit, deux feux jaunes remplaçant les deux feux rouges des signaux de côté ⁽¹¹⁾.



ART. 132. — Un train signalant un train facultatif, un train spécial, ou un train à marche indéterminée, porte le jour un drapeau blanc sur la face arrière du dernier véhicule (du côté droit) ou, la nuit, deux feux blancs remplaçant les deux feux rouges des signaux de côté ⁽¹²⁾.



ART. 133. — Les trains circulant la nuit portent à l'avant un feu blanc.

Certains trains peuvent par ailleurs porter, à l'avant ou à l'arrière, des dispositifs divers tels que pancartes, feux..., indiquant par exemple le numéro ou la destination du train ; les conditions d'emploi de ces dispositifs font l'objet de Consignes d'Arrondissement.

ART. 134. — Les machines manœuvrant ou circulant h.l.p. dans les gares peuvent ne porter aucun signal le jour ; elles portent en principe, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

⁽¹⁰⁾ En double voie, cette disposition s'applique, d'une manière générale, aux trains d'une série de trains mis en marche en supplément ou en remplacement d'un train régulier, et se suivant à court intervalle, même s'il ne s'agit pas de trains supplémentaires au sens réglementaire du mot.

⁽¹¹⁾ Dans le cas d'une machine h.l.p., etc., ne comportant pas de signaux de côté, un feu jaune est placé à l'arrière en plus du feu rouge du signal de queue.

⁽¹²⁾ Dans le cas d'une machine h.l.p., etc., ne comportant pas de signaux de côté, un feu blanc est placé à l'arrière en plus du feu rouge du signal de queue.

Applicable à dater du 28 Septembre 1958

S. N. C. F. 1958

AVIS GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ N° 5

§ 1 — Signalisation d'arrière des trains

ART. 1. — Les différents équipements actuels en porte-signaux du bas et de côté des voitures et wagons des Réseaux Européens vont être progressivement alignés sur un nouvel équipement unifié constitué par **deux porte-signaux du bas** ⁽¹⁾ ⁽²⁾ situés sur une ligne sensiblement horizontale.

Certains engins ou véhicules : autorails et remorques, fourgons à éclairage électrique, etc., conserveront toutefois, jusqu'à nouvel ordre, leur ancien équipement.

ART. 2. — Lorsque le dernier véhicule d'un train sera muni du nouvel équipement, caractérisé par **deux porte-signaux du bas**, les dispositions ci-après se substitueront aux dispositions correspondantes du Chapitre V (Signaux des trains) du Règlement Général de Sécurité — Titre I — Signaux : A. G. S. 5

ART. 129 et 130 du Règlement des Signaux.

Le jour, le train continuera à porter le **signal de queue** actuel, constitué soit par la plaque rouge de queue, placée en principe sur le porte-signal du bas de gauche, soit par la lanterne de queue utilisée la nuit.

La nuit, le train portera la **lanterne de queue** qui sera placée, en principe, sur le porte-signal du bas de gauche.

D'autre part, sur les lignes équipées en block automatique **(Sud-Ouest, Méditerranée)*, ainsi que sur certaines lignes à double voie désignées au Livret de la marche des trains ⁽³⁾, **une deuxième lanterne de queue** devra normalement être placée sur le deuxième porte-signal du bas ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ ; à titre provisoire, pour les trains de messageries et de marchandises, cette deuxième lanterne pourra être remplacée, au même emplacement, par une petite lanterne de signal de côté.

Sur les mêmes lignes, les machines circulant h. l. p. devront également comporter normalement une deuxième lanterne de queue.

Parallèlement, sur les lignes autres que celles visées ci-dessus, les trains dont le dernier véhicule comportera l'ancien équipement pourront, s'il n'ont pas de signalement à effectuer, ne pas comporter de signaux de côté.

ART. 131 et 132 du Règlement des Signaux.

Le signalement des trains supplémentaires, facultatifs, spéciaux ou à marche indéterminée, dans les cas où ce signalement est prescrit, se fera :

— le jour, au moyen **d'une plaque de signalement jaune, ou blanche**, placée sur **le porte-signal du bas de droite** (ou accrochée à la lanterne fixée à ce porte-signal) ;

— la nuit, au moyen d'une **petite lanterne de signal de côté donnant un feu jaune, ou blanc**, placée sur **le porte-lanterne du bas de droite** (ou bien en remplaçant par une telle lanterne la deuxième lanterne de queue fixée sur ce porte signal, ou encore en remplaçant par un feu jaune, ou blanc, le feu rouge de la deuxième lanterne).

D'autre part, sur les lignes où, en application des Consignes d'Arrondissement correspondantes, il est fait usage d'un **signal de cloture placé à l'arrière**, ce signal sera constitué le jour par une **plaque verte**, la nuit par un **feu vert**, dans les mêmes conditions que pour les plaques et feux de signalement.

(1) Les porte-signaux nouveaux unifiés seront du type « à lumière » ; des porte-signaux du type pyramidal actuel pourront toutefois être maintenus provisoirement, les lanternes S. N. C. F. (modifiées) pouvant en effet être fixées sur l'un ou l'autre des deux types de support.

(2) Les porte-signaux de côté, ainsi que les porte-drapeaux, seront progressivement déposés.
Toutefois, des porte-signaux latéraux pourront exister sur les wagons pour les besoins particuliers de certains Réseaux étrangers, mais ces porte-signaux latéraux seront sans emploi sur la S. N. C. F.

(3) Ces lignes seront désignées par la mention « Lignes à signalisation d'arrière des trains renforcée ».

(4) En cas d'extinction de l'une des deux lanternes de queue, la lanterne restant allumée suffira bien entendu pour donner l'assurance que le train est complet, le rallumage ou le remplacement de la lanterne éteinte devant toutefois être effectué, sauf impossibilité, à la première gare d'arrêt ou à une gare d'arrêt suivante.

(5) La deuxième lanterne pourra bien entendu être mise en place à une gare en amont du parcours intéressé, ou retirée à une gare en aval de ce parcours ; d'autre part, il ne sera pas tenu compte des troncs communs de faible longueur.

* Sud-Ouest, Méditerranée : y compris les lignes équipées en block automatique P. D.

A. G. S. 5

*N'est pas reproduit ici le § 2
qui concerne la liste des suppressions d'articles et de renvois
en relation avec le service des passages à niveau.*

[Page précédente](#)