

BULLETIN
DE LA
COMMISSION INTERNATIONALE
DU
CONGRÈS DES CHEMINS DE FER

[636 .21 (01)]

LE NUMÉROTAGE DES VOIES DES GARES,

Par L. WEISSENBRUCH,

INGÉNIEUR EN CHEF, DIRECTEUR AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

Fig. 1 à 8, p. 739 à 744.

Dans la machine si compliquée qu'est l'administration d'un chemin de fer, le moindre détail qui contribue à empêcher la confusion a son importance. La manœuvre des appareils ayant pour but d'assurer la sécurité du mouvement dans les gares, nécessite des communications continues entre les machinistes, les aiguilleurs, les hommes chargés de la conduite des manœuvres et le personnel de surveillance des gares. La moindre erreur dans la désignation des voies peut amener sinon directement un accident, du moins un retard qui devient très souvent la cause prochaine d'un accident.

En France, il existe un système qui est presque généralement suivi par tous les chemins de fer. Tout au moins est-il réglementaire à l'Orléans, au Paris-Lyon-Méditerranée, à l'Est et à l'État.

Comme nous allons le voir, ce système, très bien étudié, très méthodique, paraît à première vue le meilleur. Cependant, s'il s'est introduit dans les pays étrangers dont les chemins de fer ont subi à l'origine l'influence française, il n'est pas parvenu à se généraliser même en France. Le Nord et le Midi, notamment, ne l'ont jamais adopté.

Les principes de ce système, que l'on peut néanmoins appeler système français, peuvent se résumer comme suit :

« Dans les gares des lignes à double voie, la voie principale parcourue dans le sens du kilométrage ou, si l'on veut, par les trains de numéros impairs, c'est-à-dire

par les trains qui s'éloignent de Paris, est désignée sous le nom de *voie n° 1*, ou de *voie impaire* (à l'Est on emploie des chiffres romains).

« La voie principale parcourue par les trains de numéros pairs est la *voie n° 2*, ou la *voie paire* ⁽¹⁾.

« Les voies accessoires placées à l'extérieur de la voie n° 1, du côté opposé à la voie n° 2, s'appellent : *voie n° 3*, *voie n° 5*, *voie n° 7*, en partant de la voie n° 1. En d'autres termes, la première voie, de ce côté, après la voie n° 1, est la voie n° 3; la seconde est la voie n° 5; la troisième, la voie n° 7, etc.

« Les voies placées à l'extérieur de la voie n° 2, du côté opposé à la voie n° 1, s'appellent : *voie n° 4*, *voie n° 6*, *voie n° 8*, etc., en partant de la voie n° 2. La première voie, de ce côté, après la voie n° 2, est la voie n° 4; la seconde est la voie n° 6; la troisième, la voie n° 8, etc.

« Les voies du milieu, quand il en existe, comprises entre les voies principales nos 1 et 2, sont désignées par les lettres Z, Y, X, V, etc., à l'Orléans; A, B, C, D, etc., au Paris-Lyon-Méditerranée et au réseau de l'État, en partant de la voie n° 1 et allant vers la voie n° 2.

« Dans les gares où il existe, à l'extérieur d'une même voie principale, plusieurs voies ou groupes de voies s'embranchant en des points différents à la voie principale et restant indépendants les uns des autres, les voies composant ces divers groupes doivent être numérotées dans l'ordre où elles se présenteraient si les voies des groupes les plus éloignés dans le sens de la marche des trains impairs étaient prolongées à l'extérieur de celles des groupes les moins éloignés.

« Les voies diagonales servant à établir la communication entre les voies principales et les voies accessoires prennent les deux numéros ou lettres des voies qu'elles relient. Ainsi, la voie diagonale, entre les voies nos 1 et 2, est la *diagonale 1-2*; la diagonale, entre les voies nos 4 et 6, c'est la *diagonale 4-6*.

« Lorsque, entre deux mêmes voies, il existe plusieurs diagonales, elles prennent les noms de : *première diagonale*, *deuxième diagonale*, etc., ces désignations étant prises dans le sens de la direction que suivent les trains impairs en parcourant la gare. Si, par exemple, il existe entre les deux voies principales deux voies diagonales, la première, dans le sens de la marche des trains impairs, sera la *première diagonale 1-2*, et la seconde, la *deuxième diagonale 1-2*.

« Les voies transversales, perpendiculaires aux voies principales, sont désignées par les lettres A, B, C, D, etc., à l'Orléans, par les chiffres I, II, III, etc., au réseau de l'État, en allant dans le sens de la direction des trains impairs. On a ainsi la *voie transversale A*, la *voie transversale B*, etc.

« Les aiguilles sont désignées par les numéros ou par les lettres des deux voies qu'elles réunissent.

(1) Lorsque l'exploitation se fait sur quatre voies principales, on peut les désigner ainsi : les voies intérieures s'appellent voies nos 1 et 2 et les voies extérieures voies 1^{bis} et 2^{bis}.

Les voies 1 et 1^{bis} sont affectées aux trains impairs, les voies 2 et 2^{bis} aux trains pairs.

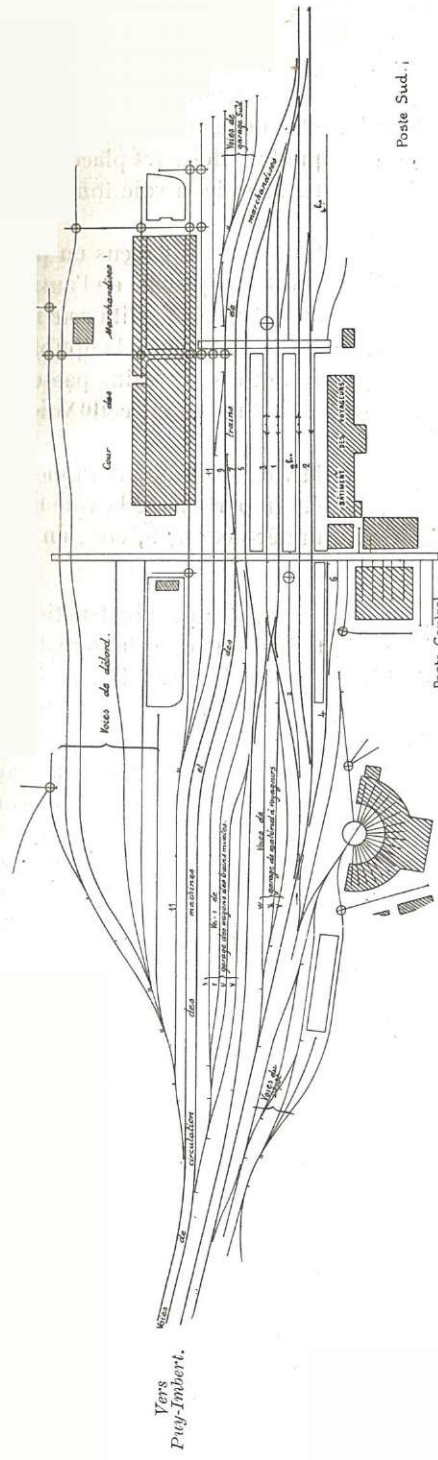


Fig. 1. — Gare de Limoges-Bénédictins.

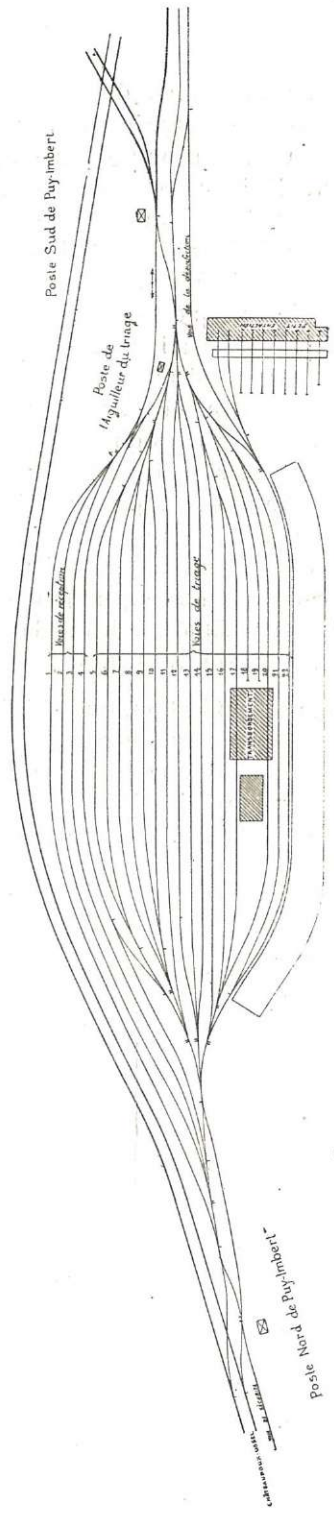


Fig. 2. — Gare de Puy-Imbert.

« Dans la communication 1-A, l'aiguille placée sur la voie n° 1 est l'aiguille 1-A; l'aiguille placée sur la voie A est l'aiguille A-1.

« Dans le cas où plusieurs aiguilles unissent successivement deux mêmes voies, on les distingue comme il est dit ci-avant pour les voies diagonales successives.

« Les plaques tournantes sont désignées par la lettre de la voie transversale et le numéro de la voie longitudinale à l'intersection desquelles elles sont placées. Ainsi, la plaque située à la rencontre de la voie transversale A et de la voie longitudinale n° 3 est la plaque A-3.

« Dans les stations des lignes à voie unique où les trains sont reçus ou peuvent être reçus sur deux voies, celle de ces deux voies qui est à la gauche de l'autre (par rapport à la marche des trains impairs) est dite *voie n° 1*; l'autre est dite *voie n° 2*.

« Les voies accessoires sont numérotées comme pour les stations de la double voie.

« Dans les stations des lignes à voie unique, lorsque tous les trains passent sur une même voie, et que les croisements sont interdits à cette station, cette voie porte le nom de *voie n°s 1-2*

« Dans ce cas, les voies accessoires, à gauche de la voie n°s 1-2 (par rapport à la marche des trains impairs), sont numérotées 3, 5, etc., en partant de la voie n°s 1-2; et les voies situées à droite de la voie n°s 1-2 sont numérotées 4, 6, etc., en s'éloignant de la voie n°s 1-2. »

Dans l'application, on est très souvent conduit à s'écarter de l'instruction, par exemple pour les faisceaux des voies de triage. C'est ainsi que dans la gare de Puy-Imbert, qui est une dépendance de la gare de Limoges, il existe un faisceau de voies de réception et de triage qui est numéroté de 1 à 22 à partir des voies de circulation.

En Angleterre, berceau des chemins de fer, il n'y a aucune règle uniforme.



Fig. 3.

On numérote généralement les voies de gauche à droite, comme cela est d'usage presque universel aux bifurcations, mais on part aussi parfois du bâtiment des recettes. *Les voies principales ne sont pas numérotées.* Londres est supposé vers la gauche du papier. La voie principale vers

Londres s'appelle *up main* ou « voie principale montante ». L'autre voie principale est *down main* ou « voie principale descendante ».

Les autres voies prennent le nom de leur destination ou de leur situation. C'est ainsi qu'on trouve dans un plan du « Lancashire & Yorkshire Railway » :

<i>Up</i>	} <i>south line</i> , c'est-à-dire ligne du sud	} montante.
<i>Down</i>		
<i>Up</i>	} <i>north line</i> , — — du nord.	} montante.
<i>Down</i>		
<i>Up</i>	} <i>goods line</i> , — — à marchandises	} montante.
<i>Down</i>		
<i>Up</i>	} <i>loop n° 1</i> , — voie de garage	} montante.
<i>Down</i>		

Etc.

Les voies accessoires se désignent par leur usage (*carriage sidings*, voies aux voitures), mais aussi, le plus souvent, par des noms conventionnels (*Bank Street sidings*). De pareils noms servent aussi pour les cabines. C'est ainsi que l'on ne dit pas cabines n° 1, n° 2, etc., mais *Victoria Bays Cabin*, *Victoria East Junction Cabin*, etc.

Les voies à marchandises de la station de Crewe (London & North Western Railway) sont divisées en groupes portant chacun une lettre. Dans chaque groupe les voies sont numérotées à partir de la voie de circulation ou de la voie principale à marchandises, comme le montre le croquis ci-après :

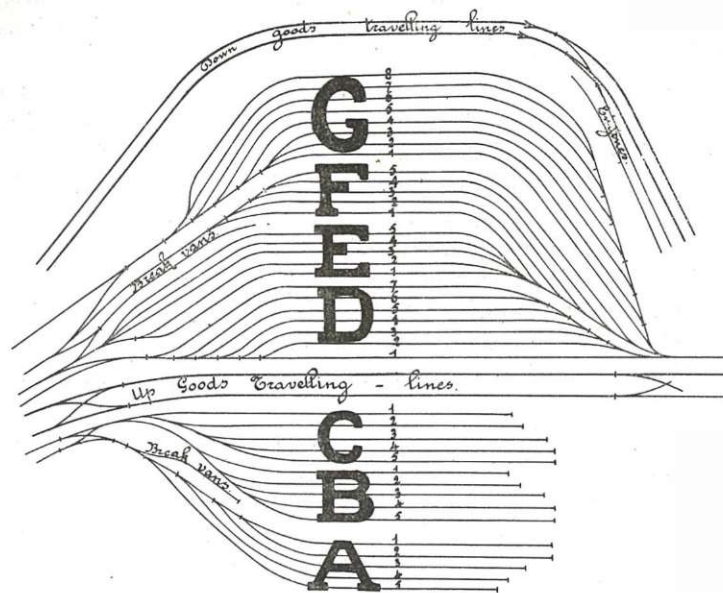


Fig. 4.

Explication des termes anglais : Goods travelling lines = Voies de circulation à marchandises. — Up = Montantes. Down = Descendantes. — Engines = Machines. — Break vans = Wagons-freins.

La pratique anglaise plus ou moins complétée ou déformée est en usage aussi sur plusieurs réseaux du continent. L'Ouest français l'employait avant d'avoir cherché à appliquer la formule française — ce qu'il n'a cependant jamais pu faire complètement à cause des dispositions locales de ses gares.

Le Nord français est dans le même cas, sauf qu'il numérote ses voies principales dans l'étendue des quais en donnant à la voie de gauche en partant de Paris le n° I.

S'il existe plusieurs voies de dédoublement à quais, ce sont généralement les voies comprises entre le quai du bâtiment principal et le deuxième quai qui portent les n°s I et II; les autres voies sont ensuite numérotées dans leur ordre, III, IV, V, etc., en affectant les numéros impairs aux voies parcourues dans le sens du kilométrage et les numéros pairs aux voies parcourues en sens inverse.

Si toutes les voies à quais sont banales, c'est-à-dire parcourues dans les deux sens, ces voies sont numérotées par ordre, I, II, III, IV, etc., en commençant par la voie longeant le bâtiment principal.

Les voies accessoires ne sont numérotées que lorsqu'elles font partie d'un ensemble constituant un faisceau de garage ou de triage; elles sont alors numérotées successivement 1, 2, 3, 4, etc., et généralement le n° 1 est attribué à la voie du faisceau qui est la plus voisine des voies principales.

Pour les autres voies des gares, ces voies portent les désignations qui correspondent à leur usage : voie de ceinture, voie de débord, voie des visiteurs, voie de manœuvre, voie de la douane, etc., ou même encore quelques désignations locales spéciales à chaque gare.

La Compagnie estime que ces appellations, plus mnémotechniques que des numéros d'ordre, sont en même temps plus rapidement familières aux agents et prêtent moins à des erreurs ou à des confusions de leur part.

Au Midi français, la règle est à peu près semblable; mais les voies, généralement en cul-de-sac sur l'un des côtés de la gare, qui sont affectées au service des marchandises de quai ou de débord, sont désignées sous le nom de voies n^{os} 1^{bis}, 2^{bis}, 3^{bis}, etc., la voie 1^{bis} étant la voie la plus rapprochée de celles qui s'étendent devant le bâtiment des voyageurs.

Enfin, lorsque les dispositions de la gare comportent un second faisceau de voies en cul-de-sac placé sur l'autre côté de la gare, ces voies s'appellent : voies 1^{ter}, 2^{ter}, 3^{ter}, etc.

Quant aux voies transversales, elles sont désignées, en allant de l'amont vers l'aval, sous les noms de : *traversée n° 1*, *traversée n° 2* (voir fig. 5).

C'est encore la pratique anglaise qui forme le fond de l'usage adopté en *Belgique*, sauf que les voies principales sont numérotées dans les gares où il y a plusieurs quais.

Le plus souvent la numérotation part du bâtiment des recettes, mais il arrive que, dans une gare terminale qui a été à l'origine une gare de passage, l'ancienne numérotation subsiste.

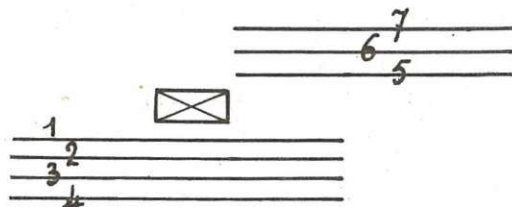


Fig. 6.

Les groupes de voies sont dénommés comme en Angleterre, tantôt par leur destination ou leur situation, tantôt par une lettre. Ils sont numérotés tantôt avec les voies principales, tantôt séparément.

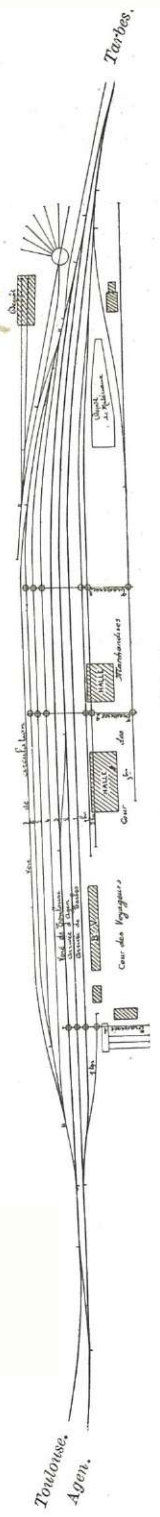


Fig. 5. — Gare d'Auch.

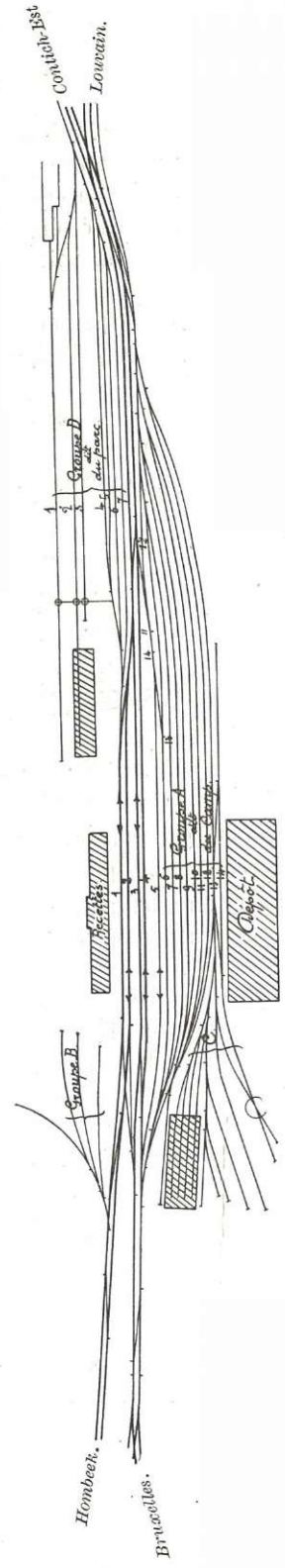


Fig. 7. — Station de Malines.

C'est ainsi qu'à la station de Malines, dont l'instruction spéciale a été récemment remaniée, on trouve la numérotation représentée sur la figure 7.

On voit que, tandis que le groupe A est numéroté à la suite des voies à voyageurs, le groupe D est numéroté séparément. Certaines voies de liaison, telles que celle qui réunit la voie 6 à la voie 5, sont désignées par les aiguillages qui les limitent (13-14).

Les signaux sont marqués par des lettres, en réservant aux signaux à distance les majuscules et aux signaux principaux les minuscules; les aiguilles sont numérotées.

Les cabines qui étaient autrefois distinguées par des lettres, le sont maintenant par des chiffres romains (I, II, etc.).

En Allemagne, la règle appliquée est la suivante :

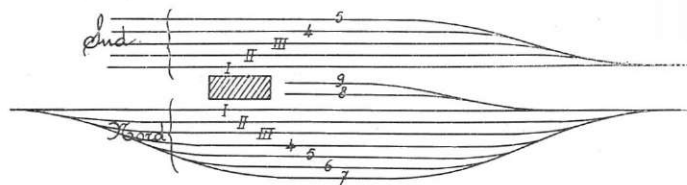


Fig. 8.

Les voies sont numérotées à partir du bâtiment des voyageurs. Elles sont désignées par les nos I, II, III, ... 5, 6, 7, etc. Les chiffres romains sont attribués aux voies capables de recevoir des trains complets; les autres voies accessoires sont marquées par des chiffres arabes. Si de l'autre côté de la voie n° I des voies accessoires existent, on leur réserve les derniers numéros.

Quand le bâtiment est placé au milieu des voies, les groupes situés de chaque côté reçoivent une désignation distinctive tirée des circonstances locales, telle que du nord ou du sud, et les voies de chaque groupe sont numérotées d'une manière indépendante. (Voir le schéma.) On distinguera donc IN et IS (première voie nord et première voie sud) ⁽¹⁾. Les voies placées entre les deux groupes sont considérées comme appartenant à l'un ou à l'autre de ces deux groupes.

Ajoutons que les signaux sont désignés par des lettres A, B, C, x, y, etc.; les aiguilles par des chiffres arabes et les cabines par des chiffres romains.

En Autriche et dans les autres pays de l'Europe, les administrations suivent tantôt le système français, tantôt le système allemand.

⁽¹⁾ Nous citerons encore comme exemples les appellations suivantes : II. O. (*zweites Ostbahngleis*); II. St. (*zweites Stettiner Gleis*); III. Fl. (*drittes Gleis an der Flussseite*); III. Bg. (*drittes Gleis an der Bergseite*).