

AFFAIRES GÉNÉRALES

(Répertoire G)

Guerre

V 932

CHEMIN DE FER
du Nord

TRAVAUX ET SURVEILLANCE

18

Section N°

Subdivision N°

Divers

Liasse N°

Sous-liasse N°

Dossier N° 126. *Trains sanitaires*

Répertoriée également à :	
Son	Sub.

Registre d'ordre

Année 1940 Nos 503

Année 19 Nos

Année 19 Nos

N° des Pièces	DATES des Pièces	EXPÉDITEUR	ANALYSE SOMMAIRE	DESTINATAIRE	Nombre d'Annexes	OBSERVATIONS
	1940			guillau	3	
1	10 janv.	Degauvin		guillau		
2	13 janv.			guillau		cf. file
3	16 "	Degauvin		guillau	1	
4	10 fev.	Degauvin		guillau	1	
5	17 fev.	guillau		Degauvin	1	
6	29 fev.			guillau	1	
7	26 mars		l'enculain n° 2 - Protecting es autorails sanitaires q. l'incendie	guillau		
8	22 avril	Degauvin		guillau	1	

ANNEXE

10 JANV 1940

S.N.C.F. - VB-Nord	
Service Régional	
18 MAI 1940	
Rep	F
Ref	103
Pièce 1	

Commission Régionale Nord

N° 10/CRN

À l'Assemblée de REIMS

Suite à votre lettre n° 10/107 du 5 Janvier, relative à la réalisation de l'éclairage par courant de 110 V. des voitures des routes sanitaires en garage.

Nous vous rappelons les termes de cette note intitulée du 31 Décembre précisant que :

- l'éclairage électrique des trains sanitaires ne doit être utilisé qu'en cours des périodes de circulation et pendant les émissions ne dépassant pas une heure ;
- dans tous les autres cas, l'éclairage de bordes des trains sanitaires doit être tout utilisé.

L'autre part, nous avons reçu de la Commission Générale, par note n° 10/1047 du 7 Janvier, confirmation de ces prescriptions par le rappel des instructions qui précisent que le chauffage et l'éclairage des trains sanitaires en garage n'importe, soit à l'aide de machines elles à disposition sans matériau prévisible, soit au moyen de branchements de fortune sur le courant de 110 V., sont absolument interdits.

Si des prestations de cette nature étaient demandées, elles ne pourraient être autorisées que par la seule Commission Centrale saisie par l'intermédiaire de la Commission Régionale et, le cas échéant, les taux et modalités de facturation seraient fixés par cet organisme.

Il n'y a donc pas lieu de soumettre question à la demande présentée par le commandant de la route sanitaire n° 109 et si le chauffage et l'éclairage par courant de 110 V. des routes sanitaires ont été réalisés en d'autres points, il y a lieu de les interdire immédiatement.

Tous voudrez bien nous rendre compte du nécessaire fait à ce sujet.

Le Commissaire militaire,

Signé : ROUX

Le Commissaire Technique,

Signé : DEGARDIN

act

COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER.

5175 C/T

C/C 9544 E

C O P I E

ANNEXE

7 JANVIER 1940.

23 JAN

SNCF - VB - Nord
Service Régional

18 MAI 1940

Rép ey
103
103 1

COMMISSION CENTRALE
à COMMISSION REGIONALE N O R D

COMMISSION REGIONALE N O R D

L'attention de la Commission Centrale a été récemment attirée sur le chauffage et l'éclairage des trains sanitaires en garage qui seraient assurés, soit à l'aide de machines mises à disposition sans autorisation préalable, soit au moyen de branchements de fortune sur le courant 110 volts.

Des prestations de cette nature ne peuvent être autorisées que par la seule Commission Centrale qui fixera, le cas échéant, les taux et modalités de facturation.

Si des pratiques de ce genre sont en usage sur votre Région, vous voudrez bien, d'une part, les interdire immédiatement, d'autre part, rechercher depuis quelle date elles fonctionnent et faire établir les factures de consommation correspondantes qui seraient à recouvrer auprès des autorités militaires intéressées.

Un compte-rendu devra être adressé à la Commission Centrale pour le 12 Janvier prochain.

Ensuite, les instructions nécessaires ont été données aux Services du Commissaire Militaire, pour faire conn. P. le Commissaire Technique,

(s) PAQUIN

(s) GOURSAT

Les dépôts d'ALBERT et de BEAUVILLE avaient, en outre, assuré, pendant des temps plus ou moins longs, le chauffage des rames sanitaires en gare d'ALBERT et de BEAUVILLE, mais il s'agissait de rames en service et nous pensons qu'il n'y a pas lieu d'en faire état.

b) Éclairage - Nous n'avons pas sur la Région du NORD, sauf le cas des Tumbarelles déjà signalé, d'autres rames sanitaires gardées alimentées au courant 110 v.

Avisé: Quoi qu'il en soit, nous pouvons vous confirmer que les prestations

Toutes Commissions Régionales ont été formellement interdites et que, si nous recevions

25 JANV 1940

S.N.C.F. - VB - Nord
Service Régional

18 MAI 1940

Rép. ey Pièce
N° 503 1

COMMISSION REGIONALE N O R D

Sous : ROND
à COMMISSION CENTRALE.

Sous : DEGARDIN

N° 286/CRN

Suite à la note C/C 9544 E du 7 Janvier, relative au chauffage et à l'éclairage des trains sanitaires.

a)- Chaussage - Nous vous avons renseignés, par note 286/CRN, adressée à M. le Directeur du Service Central du Mouvement, le 16 Janvier, pour ce qui concerne les rames garées aux Joncherolles et nous pouvons vous assurer que, dès réception de votre lettre précitée, les instructions nécessaires ont été données aux Services intéressés pour faire cesser l'éclairage et le chauffage de ces rames.

Les dépôts d'AMIENS et de BEAUVAINS avaient, en outre, assuré, pendant des temps plus ou moins longs, le chauffage des rames sanitaires en gare d'ALBERT et de BEAUVAINS, mais il s'agissait de rames en service et nous pensons qu'il n'y a pas lieu d'en faire état.

b)- Eclairage - Nous n'avions pas sur la Région du NORD, sauf le cas des Joncherolles déjà signalé, d'autres rames sanitaires garées alimentées en courant 110 v.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons vous confirmer que les prestations de cette nature ont été formellement interdites et que, si nous recevions

.....

OPEN VIAL 25

des demandes de chauffage et d'éclairage de rames sanitaires, elles vous seraient immédiatement signalées, en vous priant de fixer, dans le cas où satisfaction serait donnée, les taux et modalités de facturation.

Le Commissaire Militaire,
G.H.O.M. MAISONNEUVE BRUNNEN
Signé : ROUX

Le Commissaire Technique, doigt
Signé: DEGARDIN

OPEN VIAL

A ce sujet nous avons également à faire une question si il est fait
mention dans les documents de l'organisme

que l'organisme a été chargé d'effectuer une étude - électricité - (a
fin de faire une proposition de tarification de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans
les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans
les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans

les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire

mention de l'organisme a été chargé d'effectuer une étude - électricité - (a
fin de faire une proposition de tarification de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans
les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans

les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire
mention de l'organisme a été chargé d'effectuer une étude - électricité - (a
fin de faire une proposition de tarification de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans

les usines et usines de fabrication de l'électricité et de faire
mention de l'organisme a été chargé d'effectuer une étude - électricité - (a
fin de faire une proposition de tarification de l'électricité et de faire
une estimation des coûts pour l'application de l'électricité dans

COPIE à M. le Chef du Service de
la VOIE et des BATIMENTS.

de la part de
M. Le Commissaire Technique Adjoint
de la Commission Régionale Nord
des Chemins de fer



N° 244/CRN

13 Janvier 1940.

NORD TRAVAUX
Service Central

17 JANV 1940

Rep	g	Pièce
N°	503	2

COMMISSION REGIONALE N O R D

à Sous-Commission de BOULOGNE

Suite à vos communications Tx N° 3 des 29 déce-
bre et 3 Janvier concernant la circulation des
trains sanitaires constitués avec des voitures métal-
liques de banlieue.

Le Service de la Voie et des Bâtiments va exam-
iner le problème pour l'ensemble de la Région et des
instructions vous seront données à ce sujet.

Le Commissaire Militaire,

Signé : ROUX

Le Commissaire Technique,
adjud

Signé : DEGARDIN

15 JAN 1940

Mr. Viger
M. Denancé

Mr. Waggoner
M. Mr. Denancé

Les I.V. ont
des intérêts

Le Bureau / fini sur
le Bureau. / fini sur
table rapport
de cette question

11-15

est vain

CLASSEER

Réplicata

Guerre
Sous
troupeaux sanitaires

NORD - TRAVAUX	
S. 1	
Dec. 1940	
Rep. G.	Pièces
N° 503	3

Extrait du registre de Rappels
de M. Pefferkorn

Année 1940

Lettre de M. Deyauvin à M. Guillaume du 16.1.40

Transmet copie d'une lettre du 16/1 de
M. Cambonnière au Secrétaire du Mouvement concernant
l'éclairage des troupeaux sanitaires garnis au chantier
des Jonchères

Sur l'état de rappel, M. Pefferkorn
signale que cette affaire a été ~~réalisée~~
réalisée au cours de l'évacuation

Pièce non parvenue aux archives.

La présente fiche est à classer en
remplacement de la pièce originale.

GOUSSER

10 FÉV. 1940

1 Annex

19/1

Copie à : M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,
en lui demandant de vouloir bien me confirmer
rapidement son accord.

MM. les I.C.A. de : Paris, Lille, Boulogne,
Amiens, Douai, St-Quentin, Laon,
en les priant de considérer comme nulle
et non avenue la lettre EX.N.m./st. N° 4
du 30/12/39 au sujet de la protection contre
l'incendie dans les autorails sanitaires.

12 FÉV 1940

L. Bemans

L. Wagner

Protection
contre l'incendie
des autorails
sanitaires

Mouvement Républicain
Ce peut faire de
repose-

Les observations
à faire.

14/2/40

Reponse le
14/2/1940

*Mr Wagner S^{on} épuise
M. le Chef du Service
Subd^{on} divers Monsieur
M. 157. graines de la Matériel et de la Traction,*

Suite à ma lettre m/st 4 du 2 janvier relative à
la protection contre l'incendie des autorails sanitaires.

Le Service Central du Mouvement fait connaître
qu'il est d'accord pour que, dans la mesure où Son
Service le lui permet, l'agent Exploitation de l'autorail
se rende aussi fréquemment que possible dans le poste
arrière de conduite pour vérifier que rien d'anormal ne
s'y remarque (fumée, odeurs de matières enflammées, etc.),
mais qu'il doit être entendu que ceci ne saurait dispenser
l'agent Exploitation de l'obligation réglementaire
d'assister le conducteur en cas de défaillance de celui-ci.

Les instructions qui ont été données, à la demande
du Service Central du Matériel et de la Traction, pour
que le convoyeur se tienne dans la cabine arrière lorsque
le moteur de celle-ci est utilisé, doivent donc être
rapportées.

Je vous communique ci-annexé, en double exemplaire,
le projet de circulaire destiné à donner aux agents des
instructions conformes aux nouvelles directives reçues,
en vous priant de me faire connaître votre accord ou, le
cas échéant, vos observations.

Vous voudrez bien, également, m'indiquer le nombre
d'exemplaires de cette circulaire nécessaire aux besoins
de votre Service.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

Signé : Dégardin

CLASSEUR

10 FÉV 1940	40
lettre non adressée	
au S ^{ec} VB - non	
intervenir sur la question	
S.N.C.F. - VB Nord	
Service Régional	
18 MAI 1940	
Rép ^{on} ey	Pièce
N° 503	4

SNCF
SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région du Nord

ANNEXE

S.N.C.F. - VB - Nord	
Service Régional	
18 MAI 1940 Col.	
Rép°	F
N°	503
Pièce	4
Im	
13	

CIRCULAIRE N°

pour l'application de l'Instruction de Service :

Série Mouvement XX.

Sous-Série Réglementation N° 8

Série Matériel et Traction MT.

Sous-Série Utilisation et Circulation du Matériel N° 7

// Série Entretien VB.

Sous-Série Entretien et Surveillance N° 10

du 4 Mai 1938

PARIS, le

Janvier 1940.

Protection des autorails sanitaires
contre l'incendie

Art. 1. - La protection contre l'incendie dans les autorails sanitaires circulant à charge a une importance d'autant plus grande que l'évacuation des blessés ou malades transportés demanderait forcément un certain délai.

Il importe donc d'éviter tout commencement d'incendie, ou, tout au moins, toute propagation rapide du feu sur ces autorails.

Dans ces conditions, et indépendamment des mesures contre l'incendie qui font l'objet du Chapitre VIII de l'Instruction de Service rappelée ci-dessus, du 4/5/1938, la règle générale *a appliquer*, dans toute la mesure du possible, pour la circulation des autorails sanitaires transportant des blessés ou des malades, est la suivante :

1° - les autorails ne comportant qu'un moteur doivent être orientés de façon que le moteur se trouve à l'avant;

2^o - dans les autorails à deux moteurs, on ne mettra en marche que celui placé à l'avant ;

Art. 2 Lorsqu'il est néanmoins indispensable de mettre en marche le moteur arrière, l'agent Exploitation doit se rendre aussi fréquemment que possible dans le poste arrière de conduite pour vérifier que rien d'anormal ne s'y remarque (fumée, odeurs de matières enflammées, etc...). cette surveillance ne pouvant dispenser l'agent Exploitation de l'obligation d'assister le conducteur en cas de défaillance de celui-ci : dans le cas d'accompagnement par deux agents Exploitation, le Chef de train se tient à côté du conducteur et le deuxième agent dans le poste arrière de conduite.

Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments, Le Chef du Service du Matériel et de la Traction, Le Chef du Service de l'Exploitation,

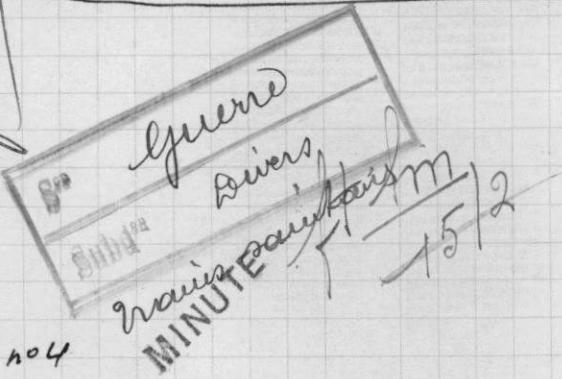
Vu et approuvé,

Le Directeur de l'Exploitation,

fait à Montréal

Copie à M. Wagner (M. Bajin) pour mière
Copie à M. Paradis (M. Ray) avec prière d'accompagner l'envoi qui sera
fait aux I.V. de cette circulaire de la manière : A ne distribuer
que jusqu'aux chefs de District seulement.

14/2440



VR : EXN. m / r². n^o 4

17 FÉV. 1940

fait à Montréal

S.N.C.F. - V.B. - Nord
Service Régional

18 MAI 1940

Rép^e ej Pièce
N^o 503

VBN/vr
Protection contre l'incendie
des autocars sanitaires

M. le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments
à M. le Chef du Service de l'Exploitation

En m'adressant une copie de votre lettre du 10 février 1940
à M. le Chef du Service de la Traction, vous m'avez demandé de
vous confirmer rapidement mon accord sur le projet de
circulaire annexé à cette lettre et relatif à la protection
des autocars sanitaires contre l'incendie.

Je vous informe que ce projet de circulaire se donne
lieu, de ma part, à aucune objection.

600 exemplaires suffisent pour les besoins du service V.B.

3 M^{me} M^{me}

D. J.

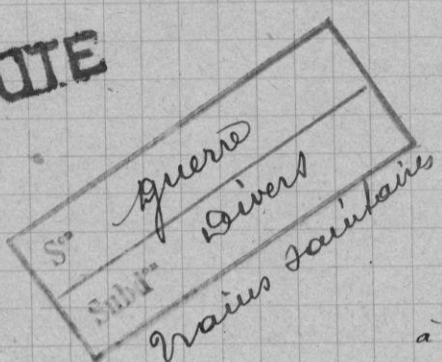
CLASSEUR

copie à M. Wadman.

Copie à MM^{es} Guerber, Puech, Merck, Delehaye, Hazebroucq, comme suite aux instructions qui lui ont été adressées le 15/12/39, avec prière de poursuivre le travail de déplacement des traverses indicatrices dans les gares qui recevront les trains sanitaires considérés et d'aviser le Service ^{local} de l'exploitation ~~intermittente~~ chaque fois que ce travail sera terminé dans une gare.

Copie à M^r Parmantier (M^r Dolle') pour avis, suite à la lettre (Ex N^o 503) de M^r de Loucauld, en date du 8/1/40, dont copie a été adressée à M^r Demay.

MINUTE



29 FÉV. 1940

fait AUTO

Paris, le ~~1er~~ février 1940

18 MAI 1940

S.N.C.F. - VB - Nord
Service Régional
Rép. ex Pièce
N° 503 6

*Le Chef du Service de la Voie et des Bâtiments,
à Monsieur le Chef du Service de l'exploitation.*

Circulation des trains sanitaires formés avec des voitures métalliques de banlieue.

S''étude des conditions de circulation des trains sanitaires, formés avec des voitures de trains sanitaires, formés avec des voitures métalliques de banlieue. 1^o a montré : 1^o métalliques de banlieue, sur nos voies de garages

1^o que la circulation pouvait se faire librement sur les voies de halles bordées par des quais bas de halles, bordés de wagons sanitaires formés avec des voitures métalliques de banlieue hauts, la montrant que cette circulation ne poserait

2^o que des difficultés pouvaient se présenter lors du croisement entre eux ou

de ces trains avec d'autres véhicules encombrants.

dans les 2 cas suivants :

2^o sur des voies en courbe de rayon inférieur à 128m

avec entrerovée de 2m 112;

2^o au droit des traverses indicatrices de l'entrerovée.

CLASSEUR

limite de 1^m 75.

L'interdiction de faire circuler ces trains sanitaires ~~formés de voitures intelligentes de banlieue~~ sur les voies visées en ~~8~~ ne doit pas gêner le service et l'exploitation, ces voies étant très rares dans les garages.

En ce qui concerne la circulation ou le stationnement au droit des traverses indicatrices, ^{de l'entrevue-limite} les Chefs d'arrondissement de la Voie ont reçu des instructions, le 15 décembre 1939, leur ^{prescrivant} d'effectuer les déplacements de ces traverses ~~nécessaires~~ pour supprimer toute difficulté.

Dans le but de réduire au minimum, ^{ce travail} le nombre des déplacements de traverses, nos services locaux auraient envisagé d'affecter une voie au stationnement des trains sanitaires dans les gares qui les recevront.

M^r le Directeur n'a pas retenu cette suggestion ; il estime que les trains sanitaires doivent pouvoir circuler et stationner sur toutes les voies de garages (à l'exception bien entendu des voies visées en ~~8~~).

En conséquence, c'est pratiquement la totalité des traverses indicatrices de l'entrevue-limite de 1^m 75 qui devront être déplacées dans les gares intéressées. -

Afin d'éviter tout incident ayant que ~~peux~~ ^{nécessaires} ces déplacements de traverses n'aient été effectués, il convient, ainsi que M^r le Directeur l'a suggéré, de prescrire aux agents des gares qui recevront les

trains sanitaires de ne pas garer ces trains à moins d'une distance ~~déterminée~~ ^{de 10m} des traverses de croisement bon.

Cette distance a été fixée à 10 mètres.

Les véhicules de grande longueur, voitures Pullman, les voitures de rapides et automotrices, ~~notamment~~ ne devront également pas être garés à moins de 10m des traverses de croisement bon, dans les gares qui recevront des trains sanitaires.

Je vous serai obligé de vouloir bien donner les instructions utiles en vue de la mise en application de cette décision.

Les agents locaux de votre service seront avisés de l'achèvement des travaux de déplacement des traverses indicatrices d'une même gare ; ils pourront alors garer les trains sanitaires et les véhicules de grande longueur à l'aplomb de ces traverses.

19/2

W P M

SL

Décalque pour M. WIDMAN

Copie à MM. GUERBER, PUECH, MERCK, DELEHAYE, HAZEBROUCQ,

comme suite aux instructions qui lui ont été adressées le 15/12/39, avec prière de poursuivre le travail de déplacement des traverses indicatrices dans les gares qui recevront les trains sanitaires considérés et d'aviser le Service local de l'Exploitation chaque fois que ce travail sera terminé dans une gare.

Copie à M. PARMANTIER (M. DOLLE) pour avis - suite à la lettre (Ex.Nm/sh 1053) de M. de Foucauld, en date du 8/1/40, dont copie a été adressée à M. Demaux.

**MINUTE
DUPLICATA ANNEXE 29 FÉV. 1940**

S.N.C.F. - VB-Nord	
Service Régional	
18 MAI 1940	
Rep ^o	ej
N°	503
Pièce	

VB. N. dm

Circulation des trains sanitaires formés avec des voitures métalliques de banlieue

Le Chef du Service de la Voie & des Bâtiments

à Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation.

L'étude des conditions de circulation des trains sanitaires, formés avec des voitures métalliques de banlieue, a montré:

1^e) que la circulation pouvait se faire librement sur les voies de halles bordées de quais hauts;

2^e) que des difficultés pouvaient se présenter lors du croisement de ces trains entre eux ou avec d'autres véhicules encombrants, dans les 2 cas suivants:

a) - sur des voies en courbe de rayon inférieur à 125m avec entrevoie de 2,112m;

b) - au droit des traverses indicatrices de l'entrevoie-limite de 1,75m.

L'interdiction de faire circuler des trains sanitaires sur les voies visées en a) ne doit pas gêner le Service de l'Exploitation, ces voies étant très rares dans les gares.

En ce qui concerne la circulation ou le stationnement au droit des traverses indicatrices de l'entrevoie-limite, les Chefs d'Arrondissement de la Voie ont reçu des instructions, le 15 décembre 1939, leur prescrivant d'effectuer les déplacements de ces traverses.

.....

Dans le but de réduire ce travail au minimum, nos Services locaux avaient envisagé d'affecter une voie au stationnement des trains sanitaires dans les gares qui les recevront.

M. le Directeur n'a pas retenu cette suggestion; il estime que les trains sanitaires doivent pouvoir circuler et stationner sur toutes les voies de garages (à l'exception bien entendu des voies visées en 1°).

En conséquence, c'est pratiquement la totalité des traverses indicatrices de l'entrevoie-limite de 1,75m qui devront être déplacées dans les gares intéressées.

Afin d'éviter tout incident avant que ces déplacements aient été effectués, il convient, ainsi que M. le Directeur l'a suggéré, de prescrire aux agents des gares qui recevront les trains sanitaires, de ne pas garer ces trains à moins d'une distance de 10m des traverses de croisement bon.

Les véhicules de grande longueur, et notamment les voitures Pullman, les voitures de rapides et les automotrices, ne devront également pas être garés à moins de 10m des traverses de croisement bon dans les gares qui recevront des trains sanitaires.

Je vous serais obligé de vouloir bien donner les instructions utiles en vue de la mise en application de cette décision.

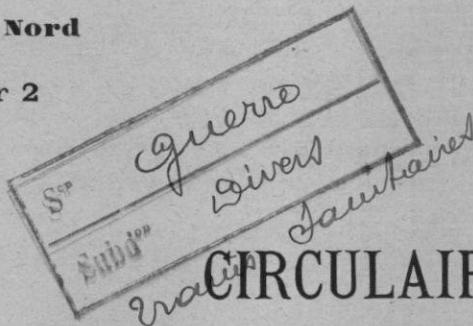
Les agents locaux de votre Service seront avisés de l'achèvement des travaux de déplacement des traverses indicatrices d'une même gare; ils pourront alors garer les trains sanitaires et les véhicules de grande longueur à l'aplomb de ces traverses.

Signé: GUILLAUME

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région du Nord

EX. Nm/r 2



CIRCULAIRE N° 2

pour l'application de l'Instruction de Service :

Série Mouvement EX —

Sous-Série Réglementation..... N° 8

Série Matériel et Traction MT —

Sous-Série Utilisation et Circulation du Matériel.. N° 7

Série Entretien VB —

Sous-Série Entretien et Surveillance..... N° 10

du 4 Mai 1938.

COL.	
Nm.	13
S.N.C.F. - VB - Nord	
Service Régional	
18 MAI 1940	
Rép. ey	Pièce
N° 503	y

Paris, le 26 Mars 1940.

**Protection des autorails sanitaires
contre l'incendie**

La protection contre l'incendie dans les autorails sanitaires circulant à charge a une importance d'autant plus grande que l'évacuation des blessés ou malades transportés demanderait forcément un certain délai.

Il importe donc d'éviter tout commencement d'incendie, ou, tout au moins, toute propagation rapide du feu sur ces autorails.

Dans ces conditions et indépendamment des mesures contre l'incendie qui font l'objet du Chapitre VIII de l'Instruction de Service rappelée ci-dessus, la règle générale à appliquer pour la circulation des autorails sanitaires transportant des blessés ou des malades, est la suivante :

1° Les autorails ne comportant qu'un moteur doivent être orientés de façon que le maximum de parcours à charge s'effectue moteur à l'avant;

2° Dans les autorails à deux moteurs, on doit s'efforcer de ne mettre en marche que celui placé à l'avant;

CLASSEER

Lorsqu'il est néanmoins indispensable de faire circuler à charge un autorail sanitaire dont le poste arrière comporte un moteur en action, l'agent de l'Exploitation doit observer les prescriptions du chapitre II, page 7, de l'Instruction de Service concernant les Autorails, en se rendant aussi fréquemment que possible dans le poste arrière de conduite pour vérifier que rien d'anormal ne s'y remarque (fumée, odeurs de matières enflammées, etc.); **cette surveillance du moteur arrière ne dispense pas l'agent de l'Exploitation d'assister le conducteur en cas de défaillance de celui-ci.** Dans le cas d'accompagnement par deux agents Exploitation, le Chef de train se tient à côté du conducteur et le deuxième agent dans le poste arrière de conduite.

*Le Chef du Service
de la Voie
et des Bâtiments,*

GUILLAUME

*Le Chef du Service
du Matériel
et de la Traction,*

PARMANTIER

*Le Chef du Service
de
l'Exploitation,*

DÉGARDIN

Vu et approuvé :
Le Directeur de l'Exploitation,
CAMBOURNAC

4849 709 SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DU NORD

EXPLOITATION

18, Rue de Dunkerque
PARIS - X^e

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

Adresse Télégraphique
NAFERNORD

EXNe/g.3^A 56071

Le 22 AVR 1940
G. Duvier
France domitaires

le

22 AVR. 1940

10

NORD TRAVAUX	
Service Central	
26 AVR 1940	
Rep. <i>G</i>	Pièce
No 803	8

Monsieur le Chef du Service de la Voie
et des Bâtiments,

Région
Circulation des rames
sanitaires formées avec
des voitures métalliques
de banlieue.

23 AVR 1940

29/4/40
h. Rigier
28/4
h. Wissman

Par lettre VBdm du 29 Février 1940 relative aux conditions de circulation des rames sanitaires, vous avez fait allusion à des instructions adressées, le 15 Décembre 1939, aux Ingénieurs de la Voie et prescrivant d'effectuer le déplacement des traverses indicatrices des croisements bons des voies principales et accessoires.

Vous ajoutiez qu'afin d'éviter tout incident avant que ces déplacements aient pu être achevés il convenait de prescrire aux Agents de l'Exploitation de ne pas garer les rames sanitaires susvisées à moins de 10 mètres des traverses indicatrices.

Il résulte de précisions complémentaires recueillies auprès de vos Services que les instructions dont il est question ci-dessus n'ont eu, en fait, pour objet que de rappeler les directives adoptées dès 1936 en ce qui concerne les emplacements à donner aux traverses indicatrices, compte tenu notamment des rayons des voies intéressées. Vos Services ont confirmé à ce sujet qu'il ne s'agissait nullement de reculer systématiquement, à 10m des emplacements actuels, toutes les traverses indicatrices, ce qui aurait, dans certains cas, raccourci d'une manière inadmissible les longueurs utiles des voies en cause.

Quant aux prescriptions à donner aux agents de l'Exploitation, en vue d'éviter le garage des rames sanitaires à moins de 10m des traverses indicatrices de croisement bon, je n'y ai aucune objection, de telles prescriptions paraissant pouvoir être matérialisées par des consignes locales s'appliquant d'ailleurs non seulement aux dites rames, mais encore à celles composées de voitures Pullmann rapides ou automotrices.

Vu
Classe
W

Je donne de mon côté les instructions en conséquence et je saisir en même temps M.PARMANTIER, pour ce qui le concerne.

Le Chef du Service de l'Exploitation

Le Janvier

CLASSE