

M 13,037

- 6

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Voie unique

Utilisation de certains V.V. des Régions Ouest, Sud-Ouest, S.-Est

pour le tirai de rocade de manoeuvres

Requis spécial à appliquer

CONSIGNE SPECIALE D'EXPLOITATION

des Sections de ligne DREUX - PACY-sur-EURE et
PACY-sur-EURE - GISORS

Pour permettre la circulation de rafaes de trains de même sens, l'exploitation en voie unique des sections de ligne Dreux - Pacy-sur-Eure et Pacy-sur-Eure - Gisors pourra être suspendue et remplacée par le régime spécial suivant:

a) La section serait réservée à la circulation des trains d'un seul sens (Dreux - Gisors, ou Gisors - Dreux) et serait, par suite, considérée comme une des voies d'une ligne à double voie.

b) Les prescriptions réglementaires de la voie unique relatives à la commande des trains n'auront plus à être appliquées et les trains circulant dans le sens autorisé seront mis en marche dans des conditions analogues à la double voie; en particulier ils pourront être mis en marche sans aucune formalité en cas de dérangement du téléphone.

c) Au cas où il serait nécessaire de mettre en marche exceptionnellement un train de sens contraire au sens autorisé (machine de secours, machine de renfort,....) la circulation de ce train aura lieu de gare à gare après échange de dépêches de demande de voie, dans les conditions prévues à l'art.4-10 du R.R. de sécurité.

d) L'espacement des trains de même sens sera assuré par le cantonnement téléphonique dans les conditions habituelles.

e) En cas de détresse d'un train, le service est assuré dans des conditions analogues à celle de la double voie; en cas où le secours serait demandé par l'avant, la circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en avant du train en détresse aurait lieu dans les conditions prévues en c) ci-dessus.

f) Toutes dispositions seront prises pour assurer au passage de tous les trains le gardiennage des P.N. normalement gardés.

g) Sur la section Pacy-sur-Eure - Gisors exploitée sous le régime de la signalisation simplifiée, les trains devront, contrairement aux termes de l'art..... de l'I.G.S. n°..... se protéger pendant les arrêts en pleine voie (on continuera toutefois à utiliser les bulletins MV actuels).

....

Passage du régime de la voie unique au régime spécial

1^{er} cas - Si on dispose d'un délai suffisant, la mise en application du régime spécial fera l'objet d'un avis écrit du Chef d'Arrondissement qui sera distribué aux gares intéressées dans les conditions habituelles de la voie unique, par les chefs des gares de commande.

Cet avis indiquera l'heure à partir de laquelle le régime sera appliqué, le sens dans lequel la ligne sera exploitée (Dreux - Gisors ou Gisors - Dreux); il précisera en outre le dernier train de sens contraire circulant sous le régime normal, et dont l'arrivée à la gare origine du parcours en régime spécial (Dreux, ou Gisors) doit obligatoirement précéder la mise en vigueur de ce régime spécial.

2^{ème} cas - En cas d'urgence, les Chefs d'Arrondissement intéressés avise par message ainsi conçu le chef de la gare origine du parcours (Dreux ou Gisors):

"Régime spécial mis en vigueur le à partir de.....^h dans le sens (Dreux - Gisors ou Gisors - Dreux)."

Chaque chef de gare avise téléphoniquement (ou par exprès en cas d'interruption téléphonique) la gare suivante par la dépêche:

"A à B - Dernier train reçu de B est train n°..... à.....; puis-je appliquer régime spécial de circulation des trains (Dreux-Gisors ou Gisors - Dreux) prévu par consigne spéciale ?"

Après avoir passé les dépêches utiles pour arrêter et retenir les trains de sens contraire et s'être assuré que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par le chef de la gare A, B reprend répond:

"B à A - Dernier train expédié de B vers A est bien train n°.. à.....^h; pouvez appliquer régime spécial de circulation des trains (Dreux - Gisors ou Gisors - Dreux)."

Retour au régime normal

Le retour au régime normal est prescrit aux gares intéressées par un message ~~aux~~ du Chef d'Arrondissement ainsi conçu:

"Retour au régime normal après arrivée du train n°... arrivant à.....^h."

S. N. C. F.
Service Central du Mouvement
DIVISION CENTRALE
DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA SÉCURITÉ

M. Mowrey.

Circulation de trains militaires sur les lignes
fermés au trafic civil.

9/9.

uz

D

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT

Paris, le

18 FÉV. 1939 19

8, rue de Londres (9^e)
Tél. : TRinité 91-73 et la suite
Inter Trinité 110

4^e DIVISION

32/11 M 14,110.1

T R A N S M I S à Monsieur

le Chef de la Division Central de la
Réglementation & de la Sécurité

un exemplaire de l'arrêté du 24 janvier

1939 sur le transport des militaires et marins,
en attirant son attention sur le 2^{ème} alinéa
du paragraphe 1 de l'article 3.



Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

*Juste sur l'arrêté
réglementaire
J. L. L.*

MINISTÈRE

des

REPUBLIQUE FRANÇAISE

TRAVAUX PUBLICS

A R R Ê T É

Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances;

Vu le décret-loi du 31 Août 1937 et la Convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des Chemins de fer,

Vu le décret du 31 Décembre 1937 approuvant le Cahier des Charges de la Société Nationale des Chemins de fer Français et notamment les articles 22 et 26 de ce Cahier des Charges,

Vu l'avis de la Commission Spéciale prévue par l'article 26 du Cahier des Charges précité,

A R R Ê T E N T :

ARTICLE 1er.-

Les transports de militaires ou marins voyageant en unités constituées (1), accompagnés ou non d'animaux ou de matériel sont exécutés:

- soit par les trains ordinaires de l'exploitation, (2)
- soit par des trains spéciaux militaires.

ARTICLE 2.- Transports par les trains ordinaires de l'exploitation.

Les unités constituées, dont le transport est assuré par les trains ordinaires de l'exploitation, sont soumises au régime de taxation ci-après :

.....

-
- (1) - Pour l'application du présent arrêté, on entend par unité constituée la formation de manoeuvre: section, peloton, compagnie, escadron, batterie, groupe, bataillon, régiment, etc... qui se déplace avec ses moyens d'action sous la conduite de ses cadres.
Le détachement est le groupe formé par la réunion de plusieurs militaires appartenant à la même unité ou à des unités différentes et commandés par un ou plusieurs gradés spécialement désignés.
- (2) - à l'exclusion, en principe, des autorails.

a) - Personnel -

Il est fait application, sans considération du nombre de voyageurs, des prix suivants :

- Par compartiment 1 Fr, 10 par km,
sans que le prix total payé, pour plusieurs compartiments d'une même voiture puisse excéder 7 Fr, 20 par km,
- Par voiture ou véhicule 7 Fr, 20 par km.

Les compartiments, voitures ou véhicules doivent, en principe, être demandés au moins 24 heures à l'avance.

b) Animaux inscrits sur les contrôles de l'Armée.-

0 Fr,60 par tête et par kilomètre, avec maximum de 3 Fr,60 par wagon utilisé et par kilomètre.

L'autorité militaire peut demander l'affectation exclusive de wagons du type habituellement utilisé pour le transport des animaux, moyennant la perception, quel que soit le nombre d'animaux chargés, de la taxe de 3 Fr,60 par wagon et par kilomètre.

c) Matériel et approvisionnements de toute nature appartenant à l'unité et transportés sur wagons de la Société Nationale des Chemins de fer.

2 Fr,00 par tonne et par kilomètre, avec maximum de 10 Fr,00 par wagon utilisé et par kilomètre, un wagon à boggies étant compté pour deux wagons dans le calcul de ce maximum.

La taxe des matériels est calculée sur le poids réel arrondi aux dix kilogrammes supérieurs.

Pour les chargements comprenant des masses indivisibles de plus de 20 T, et nécessitant l'utilisation de wagons d'un type spécial, le maximum de taxe est porté à 50 Fr,00 par wagon et par kilomètre.

d) Matériel roulant sur rails.-

La taxe est calculée sur le poids réel, réduit de 3^T/₅ par essieu, à raison de 2 Fr,25 par tonne et par kilomètre, avec minimum de 4 Fr,50 par unité et par kilomètre.

En outre, lorsque le matériel roulant transporté doit, pour l'exécution des règles de sécurité de l'exploitation, être isolé par un ou plusieurs wagons à l'intérieur de la rame dont il fait partie, ces wagons sont taxés, quel que soit leur type, à raison de 4 Fr,80 par wagon et par kilomètre parcouru.

.....

La totalité de la taxe perçue pour le transport d'une unité constituée voyageant par un même train ne sera pas supérieure à celle qui résulterait de l'application des dispositions de l'article 3 ci-après (transports par trains spéciaux militaires).

ARTICLE 3.- Transports par trains spéciaux militaires.-

1^o - Formation des trains.-

Les trains spéciaux militaires sont formés à la demande de l'autorité militaire. Leur composition et les conditions du trajet (horaires, escales, etc...) sont arrêtées de concert entre l'autorité militaire et la Société Nationale des Chemins de fer Français, en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des chemins de fer.

En cas d'urgence et en vue de nécessité d'ordre public, l'autorité militaire peut obtenir que la circulation des trains spéciaux militaires ait lieu exceptionnellement en dehors des heures de service sur les sections de ligne où cette circulation est normalement interrompue la nuit. La Société Nationale des Chemins de Fer Français prend les dispositions nécessaires pour assurer à la circulation de ces trains les garanties de sécurité indispensables.

L'autorité militaire peut aussi, après accord avec la Société Nationale des Chemins de Fer Français, utiliser, pour la circulation de ces trains, les raccordements militaires qui ne sont pas normalement en exploitation. Dans ces deux cas, la Société Nationale des Chemins de Fer Français est indemnisée, comme l'indique l'alinéa 3 ci-après, des dépenses supplémentaires qui en résultent.

2^o - Taxation des transports.

Pour l'exécution des transports par trains spéciaux militaires, l'Administration militaire acquittera la taxe indiquée ci-après :

- 45 Fr. par train composé de dix véhicules (1) ou payant pour ce nombre et par kilomètre, taxe augmentée de 3 Fr par kilomètre et par véhicule en sus de dix (1) avec maximum de 100 Fr par train et par kilomètre.

Le nombre de véhicules pouvant entrer dans la composition d'un train spécial militaire ne devra pas dépasser le nombre autorisé par les règlements du chemin de fer pour les trains du régime commercial.

.....

(1) Les véhicules à boggies comptent pour deux véhicules.

En outre, lorsqu'un train spécial militaire devra être scindé sur une partie du parcours pour lui permettre l'emprunt des lignes à profil accidenté, chacune des parties de trains sera, pour ce parcours, taxée aux prix prévus ci-dessus réduits de 10 %.

Les transports d'unités constituées en autorail feront l'objet de dispositions spéciales.

3^e - Taxes supplémentaires sur les sections fermées la nuit, sur les raccordements militaires non exploités normalement et sur les sections comportant double traction.-

Lorsque, dans les conditions prévues à l'alinéa 1^{er}), un train spécial militaire emprunte de nuit une section de ligne où la circulation est interrompue la nuit, les dépenses afférentes à cette circulation extraordinaire sont remboursées à la Société Nationale des Chemins de Fer Français par une taxe supplémentaire de 15 francs par kilomètre de parcours effectué sur cette section pendant l'interruption du service normal. Lorsque, dans les mêmes conditions, un train spécial militaire emprunte un raccordement militaire non exploité normalement, l'Administration militaire rembourse à la Société Nationale des Chemins de Fer Français, sur justifications fournies par elle, les dépenses effectuées pour mettre temporairement en service ce raccordement.

Lorsqu'un train spécial militaire circule sur une section de ligne où, en exploitation normale, les trains de même tonnage que le train spécial militaire comportent l'emploi de la double traction, la Société Nationale des Chemins de Fer Français est indemnisée des frais supplémentaires de traction sur cette section de ligne par une taxe supplémentaire de 20 Frs par kilomètre de parcours effectué en double traction.

4^e - Stationnement et déplacement de matériel.-

Si le matériel mis à la disposition de l'autorité militaire pour un transport par train spécial militaire n'est pas utilisé dans le délai de 24 heures à compter de l'heure fixée pour le départ ou de l'heure de mise à disposition effective du matériel - si celle-ci se trouvait être postérieure à la première - l'Administration militaire acquitte les frais de stationnement calculés à raison de :

- | | | | |
|------------|------------------------------------|---|--------------|
| - 30 fr.00 | par journée indivisible de fourgon | { | non compris |
| | ou de wagon à marchandises | | le jour |
| - 95 fr.00 | par journée indivisible de voiture | { | de mise à |
| | à voyageurs | | disposition |
| | | | du matériel. |

Si le transport commandé n'a pas lieu, la Société Nationale des Chemins de Fer Français est rémunérée des frais de rassemblement et de déplacement du matériel par une allocation de 75 francs par véhicule.

Lorsque, sur l'ordre de l'autorité militaire, un train spécial militaire est formé dans une gare, puis dirigé à vide sur une autre gare pour y prendre charge, ce transport donne lieu à l'allocation d'une taxe de 1 Fr,30 par véhicule et par kilomètre, un véhicule à boggie étant compté pour deux véhicules.

Les dispositions du présent article sont également applicables aux trains spéciaux qui pourraient être demandés par l'autorité militaire pour les transports importants d'éléments ne voyageant pas en unités constituées, dont les frais sont supportés par l'Etat.

ARTICLE 4.- Dispositions générales applicables aux transports effectués par trains ordinaires de l'exploitation et par trains spéciaux militaires.

1^{er} - Exécution des transports.

Les transports régis par la présente réglementation sont constatés par un bon de chemin de fer et par un billet collectif.

Ces deux pièces délivrées, la première, par l'autorité militaire à la gare de départ et la deuxième par la gare de départ à l'autorité militaire, forment le contrat de transport.

2^o - Modification éventuelle des prix.

En cas de variation dans les prix des tarifs marchandises en général (dans les prix des billets simples des voyageurs ordinaires de 3^{ème} classe pour ce qui concerne les taux visés sous a) de l'article 2 ci-dessus: transport du personnel par les trains ordinaires de l'exploitation), les taux indiqués au présent arrêté seront, sauf en ce qui concerne les taux applicables au matériel et aux approvisionnements prévus au paragraphe c) de l'article 2 ci-dessus, qui pourront faire l'objet d'une révision spéciale, modifiés à la même date et dans la même proportion que les prix de ces tarifs. Ces modifications feront l'objet d'arrêtés approuvés par les Ministres des Travaux Publics et des Finances.

3^o - Droit d'enregistrement - Frais accessoires - Dispositions particulières.

Les taxes indiquées aux articles 2 et 3 comprennent le droit d'enregistrement, et, le cas échéant, les frais de manutention.

Toutefois, en ce qui concerne le transport d'animaux, l'Administration militaire acquittera, pour la désinfection des wagons, les taxes qui sont prévues à ce titre par le tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants.

Pour les transports de matériel par wagon, ainsi que pour le transport d'animaux, les opérations de chargement au départ et de déchargement à l'arrivée sont effectuées par les soins de l'Administration militaire.

L'Administration militaire peut obtenir des gares expéditrices ou destinataires, le cas échéant, la mise à disposition des appareils de levage dont le public peut faire usage en vertu des tarifs homologués, et moyennant le paiement des taxes prévues par ces tarifs.

4^e - Règlement des transports.

Le règlement des transports a lieu postérieurement à leur exécution et par les soins exclusifs des Services Financiers de la Société Nationale des Chemins de fer et de l'Administration militaire intéressée.

Pour l'exécution de ce règlement, les titres de créance appuyés des bons de chemin de fer, doivent être produits au plus tard dans les délais stipulés ci-après, comptés du dernier jour du mois pendant lequel les transports ont été exécutés:

- 3 mois pour les transports exécutés pendant les mois de janvier à août inclusivement;
- 2 mois pour les transports exécutés en septembre et en octobre;
- 45 jours pour les transports exécutés pendant le mois de novembre;
- 40 jours pour les transports exécutés en décembre.

Sur le vu de ces pièces, et dans les dix jours de leur remise, l'Administration militaire ordonnance un acompte de 5/6^e du montant des factures supérieures à 10.000 francs. Le paiement du solde doit intervenir, en principe, dans les deux mois du dépôt des titres de créance.

Après un délai de trois mois à compter de ce dépôt, tout retard dans le paiement, imputable à l'Etat, donnera lieu au versement, à la Société Nationale des Chemins de Fer Français, d'intérêts moratoires calculés, au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1% et courant à partir de l'expiration du délai de trois mois susvisé.

Les factures et relevés présentés plus de 6 mois après le dernier jour du mois pendant lequel les transports auront été effectués ne donneront droit en aucun cas, et même s'il s'agit de perte de pièces justificatives remplacées par des duplicata, au paiement des intérêts prévus ci-dessus.

Il est produit par les Services Financiers de la Société Nationale des Chemins de Fer Français une facture pour chaque division budgétaire.

5° - Avarie au matériel de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

Il est fait en gare de départ et en gare de destination une vérification contradictoire entre le Commandant d'unité et le Chef de gare (ou leurs délégués), de l'état du matériel mis à la disposition de l'Autorité militaire. Cette vérification servira de base à toute demande d'indemnité qui pourrait être présentée par la Société Nationale des Chemins de Fer Français pour les dommages causés à son matériel, à l'occasion du transport, par le fait ou la faute de l'Autorité militaire.

6° - Responsabilité.

La responsabilité de la Société Nationale des Chemins de Fer Français est régie par les règles du droit commun.

ARTICLE 5.- Le présent arrêté, qui sera notifié à qui de droit, prendra effet du 1er janvier 1938.

Fait à PARIS, le 24 Janvier 1939

LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS,

A. de MONZIE

LE MINISTRE DES
FINANCES,

Paul REYNAUD

Circulation des Trains Militaires pendant les périodes de fermeture au service

Examen des réglementations traitant de la question sur
les diverses Régions (Voir détail à l'intérieur).

En résumé :

Pas de textes sur l'Ex-État, ni sur l'A.L;

Le régime appliqué est partout le même sur l'ensemble des
Régions Est, Nord, Sud-Est et Ouest (P.O. et Midi) ou, d'une façon générale :

a/ si il s'agit de ne faire passer qu'un train :

- pas de reprise du service;

- accompagnement par 1 Agent Expl^{on} + 1 Agent Noie (le dernier pas exigé
sur le midi), pour directions aux trics. sur M.P. ou arrêts aux P.N
et autres points dangereux;

- vitesse max 25 kmh. (sauf Est : 30).

b/ si il s'agit de faire passer plusieurs trains :

- il doit être procédé à la reprise du service par Agents des gares et
de la voie (en utilisant, par ex. le 1^{er} train requis qui peut
toujours circuler selon a/).

Le midi traite en outre le cas de détresse

Région Ouest

Aucun texte.

Région Sud-Est

Trains spéciaux requis par l'autorité en dehors des heures de service
Ordre de service 15 (1897 - Direction).

Lignes à D.V. - Requisition remise aux chefs gare de formation; suite y est donnée avec Tél. fonctionnant ou non.

Lignes à V.U. - Requisition remise aux chefs de gare de commandement (art. 509 RgE).

Observation des prescriptions ci-après:

a/ - Tél. fonctionnant: circulation aux conditions art. 313 RgE, demande de voie de gare de cdt^e à gare de cdt^e.

b/ - Tél. ne fonctionnant pas et si permis par délégués à une des deux gares de cdt^e, le train sp^{al} ne peut pas circuler.

D.V. et V.U. - Précautions à observer:

- marche ne doit pas dépasser 25 km/h.

- prévoir arrêt à sig. de doublement des gares de V.U. pour assurer visite aiguille

- arrêt obligatoire à tous les P.N. pour enlever clôtures éventuelles.

- Agent Expl^{ou} + Agent Voie accompagnent et montent sur la machine.

Une V. Unique: À partir heure reprise de service, application rigoureuse art. 313 RgE:

arrêt à chaque gare pour demande de voie à gare suivante - Si train sp^{al} est entre 2 gares à l'heure de reprise du service, doit s'arrêter, couverture à l'AR et Agent Expl^{ou} va à gare AV en présentant signal d'arrêt; cet Agent se concerta avec ce Chef de gare pour reprise de marche.

Si plusieurs trains à faire circuler (au lieu d'un seul), il faut faire reprise du service (O. d. P^u 26-1425-Expl^{ou}), c. à d. faire circuler machine avec Agent Voie + Agent Expl^{ou} (arrêt à tous les P.N. pour assurer reprise du gardiennage, éclairage des signaux - Marche prudente, arrêt à toutes aiguilles au point pour visite, reprise du service par tous les gares...).

Région Est

Règlement (bleu) pour la composition et la circulation des trains
- Chap. V - Art. 126 à 130 -

Lignes à D.V. - Rien de particulier si il y a service de nuit. Si pas de service de nuit, application des Dispositions communes à D.V. et V.U. ci-dessous (art. 36: Inspecteurs p^u se concertent entre eux).

Lignes à V.U. - Mise en marche possible par Chef gare ayant reçu délégation de leur I.P. Sur lignes à service de nuit, gares intermédiaires prévenues par Tél. et train ne circule qu'à réception de l'accusé de réception. Si non fondé du tél., marche d'irrégulier pourra seule être établie.

Sur lignes sans service de nuit, M. mis en marche à réception de l'autorisation de l'agent ayant pouvoir; gare terminus de la section est seule avisée. Si non fondé du tél. ou si gare terminus n'a pas service de nuit ni a pu être prévenue, arrêt du train au disque de la gare d'arrivée ou se rendra ^{alors} l'agent du train pour prendre ordres en vue de la réception.

D.V. et V.U. sans service de nuit. Chef gare qui met en marche requiert chefs district et contrôleurs voie pour accompagner 1^{er} train sp^{al} en vue de signaler P.N. et points de la voie aux Méc. Si nombre de trains le justifie, service devra être repris, mais 1^{er} train sp^{al} pourra ~~seul~~ circuler à conditions ci-dessus, sans attendre cette reprise.

Quand mis en marche comme avant fermeture, dernier tr. de la journée le signalera; même signalément par tr. précédent si plusieurs spéciaux à faire passer quand mis en marche de nuit après fermeture.

Méc. piffent aux abords P.N. et stations.

Agent Voie, dès observation de signaux d'annonce, ou dès que prévenus, rétablissent immédiatement service de nuit.

Si nécessité de rétablir service (plusieurs trains à faire passer), chef gare qui met en marche en avis chefs district, lesquels font nécessaire pour reprise du service par leurs agents.

- Vitesse max. 30 km/h. pendant interruption du service; limitation disparaissant en cas de reprise.

- Trains menés en cas de réquisitions préfectorales visant mise en marche de sp^{al} pour ^{besoin} sécurité publique.

Région Nord

Trains spéciaux de troupes ou de matériel requis par l'Autorité publique à p^{er} interv.
- Règlement gén^l des Chefs de gare - Section 7^e, art. 83 à 87 -

Réglementation A.L.

Pas de texte traitant spécialement de la question dans les Instructions de base.

Toutefois, les chefs de gare têtes de lignes intérieures possédaient, en dehors d'instructions contenues dans le Livret Spécial, des Consignes particulières réglant les conditions de circulation des trains requis et pour laquelle on fait, en principe, la reprise du service (selon renseignements fournis par M. Werner, Inspecteur 1^{er} Division (ex-A.L.)).

- Lignes à V.V. Agent qui reçoit réquisition la transmet d'urgence à Agent spécial V.V. de la section, qui autorise, si pas d'obstacle connu, l'expédition du train.

- Lignes à D.V. et à V.V. (après réception de l'autorisation ci-dessus, pour la V.V.) =

- Vitesse max. 25 kmh.

- Annonce de l'horaire du train à tous les postes de la ligne avec lesquels gare exp^l peut communiquer avec insistance aux Agents du Service Travaux de faire surveiller voie par les trains annoncés.

- Accompagnement par Agent Expl^{or} + Agent Voie qui signale aux Méc. PN et autres points de la voie.

- Si nombre de trains à faire passer le justifie, service devra être rétabli, mais 1^{er} train pourra toujours circuler en attendant, moyennant précautions ci-dessus. Après rétablissement du service, limitation $\sqrt{25}$ kmh. disparaît.

Région Sud-Ouest

Règlementation P.O.

Circulation des tr. spéc. de troupes ou de matériel sur lignes à circulation interrompue.
- Instruction n° 2155 -

Lignes à V.O. - Agent qui reçoit la réquisition la transmet d'urgence au chef de gare de commandement de la section qui, si pas d'obstacle à sa connaissance, autorise l'expédition du train.

Lignes à D.V. et à V.O. (après réception de l'autorisation ci-dessus pour la V.O.):

- Vitesse max. 25 km/h.

- Annonce de l'horaire du train à tous les postes de la ligne avec laquelle gare exp. peut copier, avec invitation de faire surveiller la voie pour les trains annoncés.

- Accompagnement par Agent Explo. + Agent Voie qui signale au mic. P.N. et autres points vici.

Si nombre de trains à faire passer le justifie, service devra être rétabli, mais 1^{er} train pourra circuler en attendant, moyennant précautions ci-dessus. Après rétablissement du service, $v \leq 25$ km/h. disparaît.

Dans le cas de réorganisation du service et, dans tous les cas, dès le commencement du service de jour, chef gare où les trains s'arrêteront devra les faire entrer ds conditions normales, en les gardant si besoin jusqu'à ce que toutes précautions régl. aient été prises.

Règlementation Midi

Moyens spéciaux aux Trains Militaires - Circulation pendant la nuit.
- Ordre de service n° 17 - Série A -

B/ Lignes où la circulation, pendant la nuit, des tr. spéc. militaires ne peut se faire selon règles ordinaires.

Chef gare de départ fait tous efforts pour que service de nuit fonctionne ds gares et sur la voie, mais met cependant trains en marche bien qu'il n'aurait pas acquis la certitude que service complet repris.

Pendant la durée de l'interruption:

- Accompagnement par Agent Explo.

- Vitesse max: 25 km/h.

Si nombre de trains à faire passer le justifie, service dans gares et sur la voie est repris, autant que possible, sans que ce soit obligatoire pour faire partir des trains.

Dans ce cas, et dans tous les cas, dès le commencement du service de jour, chef de la 1^{re} gare où les trains s'arrêtent les fait rentrer ds conditions normales, en les gardant si besoin jusqu'à ce que toutes précautions réglementaires aient été prises.

Chefs de station, en cas de reprise du service, donnent promptement avis aux aiguilleurs, Cantonniers et G.B.

C/ Dispositions spéciales aux lignes à V.O. sans service de nuit dans les Stations et sur la voie
sur une portion attribuée à un train de travaux:

Tr. spé. militaire ne peut y être engagé qu'après garage du train de travaux.

En outre, ds les 30' précédant reprise au service de jour, le tr. spé. militaire ne peut circuler qu'après avoir été annoncé; et, par nuit, arrêté à la 1^{re} station, ds qui il ne peut plus atteindre la suivante 30' avant ouverture au service de cette dernière. Il ne reprend sa marche qu'après avoir été annoncé.

NI un train de rides ne peut, nonobstant réquisition, être expédié vers une station pour y prendre troupes ou matériel, sans autorisation du chef station qui a ces troupes à expédier.

Après cette autorisation donnée, ce chef station ne peut plus rien expédier à la rencontre de la circulation attendue, jusqu'à réception de celle-ci ou sauf à obtenir la voie réglementaire.

- Cas de détresse et de ^{1^{er}} secours: Tr. ne peut reprendre sa marche avant arrivée M.S., à moins qu'il obtienne voie par écrit du chef station. Ordre vers laquelle vent avancer.
- Cas d'arrêt en pleine voie: ouverture AV et AR si tr. arrêté ds délai 30' précédant reprise.

M 13, 0301

— 40

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Nord.

EA.

même projet
16/5/40

Projet d'Instruction de service - Mont. - Région ...

" Circulation des trains du
service spécial à dater du 15 mai 1940

cl.

15 MAI 1940

3^{ème}

MINUTE

M. 13.0301

40

Voie unique

Monsieur le Chef de l'Exploitation
de la Région du NORD,

Je n'ai pas d'objection au projet d'Instruction du Service NORD que vous m'avez adressé hier soir, concernant la circulation des trains du Service Spécial à dater du 19 Mai 1940.

J'attire toutefois votre attention sur les points de détail ci-après :

- Art. 5 - 2^o cas a) Je pense que, par gare de croisement, vous entendez bien tous les établissements où peuvent s'effectuer des croisements, c'est-à-dire en fait toutes les "gares".

Je serais dès lors d'avis de remplacer "gare de croisement" par "gare". C'est d'ailleurs l'expression utilisée en pareil cas par votre Règlement de voie unique (circulation de la machine de secours par exemple). De même dans le texte de l'Annexe).

Il en résulte que la possibilité de franchir certaines gares sans arrêt, prévue par certains fascicules S₁, ne s'applique pratiquement que dans le cas où l'agent spécial a interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

- Art. 5 - 2^o cas a) Ne vaudrait-il pas mieux dire que le chef de gare doit s'assurer que la voie est libre de trains de sens contraire jusqu'à la gare suivante

Car il est bien entendu que, par application même du Règlement de cantonnement téléphonique, un Chef de gare peut, après demande de voie vis-à-vis des trains de sens contraire, expédier un train derrière un autre train de même sens alors que celui-ci n'est pas encore arrivé à la gare suivante.

- Art 5 - 2^o cas b) Je suis d'avis de dire que les fonctions de garde d'aiguille (le cas échéant dans les deux sens) peuvent être remplies par le Chef de gare. Cela peut être utile si l'on manque de personnel.

/Le Directeur du Service Central du Mouvement,

Signé : Lemonnier

15 MAI 1940

COPIE

cl.

3^{ème}

3

M. 13.0301

40

Voie unique

Monsieur le Chef de l'Exploitation
de la Région du NORD,

Je n'ai pas d'objection au projet d'Instruction du Service NORD que vous m'avez adressé hier soir, concernant la circulation des trains du Service Spécial à dater du 19 Mai 1940.

J'attire toutefois votre attention sur les points de détail ci-après :

- Art. 5 - 2^e cas a) Je pense que, par gare de croisement, vous entendez bien tous les établissements où peuvent s'effectuer des croisements, c'est-à-dire en fait toutes les "gares".

Je serais dès lors d'avis de remplacer "gare de croisement" par "gare". C'est d'ailleurs l'expression utilisée en pareil cas par votre Règlement de voie unique (circulation de la machine de secours par exemple). De même dans le texte de l'Annexe).

Il en résulte que la possibilité de franchir certaines gares sans arrêt, prévue par certains fascicules S₁, ne s'applique pratiquement que dans le cas où l'agent spécial a interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

- Art. 5 - 2^e cas a) Ne vaudrait-il pas mieux dire que le chef de gare doit s'assurer que la voie est libre de trains de sens contraire jusqu'à la gare suivante

Car il est bien entendu que, par application même du Règlement de cantonnement téléphonique, un Chef de gare peut, après demande de voie vis-à-vis des trains de sens contraire, expédier un train derrière un autre train de même sens alors que celui-ci n'est pas encore arrivé à la gare suivante.

- Art 5 - 2^e cas b) Je suis d'avis de dire que les fonctions de garde d'aiguille (le cas échéant dans les deux sens) peuvent être remplies par le Chef de gare. Cela peut être utile si l'on manque de personnel.

Le Directeur du Service Central du Mouvement,

Signé: Lemonnier

COPIE

15 MAI 1940

cl.

3^{ème}

M. 13.0301

40

Voie unique

Monsieur le Chef de l'Exploitation
de la Région du NORD,

Je n'ai pas d'objection au projet d'Instruction du Service NORD que vous m'avez adressé hier soir, concernant la circulation des trains du Service Spécial à dater du 19 Mai 1940.

J'attire toutefois votre attention sur les points de détail ci-après :

- Art. 5 - 2^o cas a) Je pense que, par gare de croisement, vous entendez bien tous les établissements où peuvent s'effectuer des croisements, c'est-à-dire en fait toutes les "gares".

Je serais dès lors d'avis de remplacer "gare de croisement" par "gare". C'est d'ailleurs l'expression utilisée en pareil cas par votre Règlement de voie unique (circulation de la machine de secours par exemple). De même dans le texte de l'Annexe).

Il en résulte que la possibilité de franchir certaines gares sans arrêt, prévue par certains fascicules S₁, ne s'applique pratiquement que dans le cas où l'agent spécial a interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

- Art. 5 - 2^o cas a) Ne vaudrait-il pas mieux dire que le chef de gare doit s'assurer que la voie est libre de trains de sens contraires jusqu'à la gare suivante

Car il est bien entendu que, par application même du Règlement de cantonnement téléphonique, un Chef de gare peut, après demande de voie vis-à-vis des trains de sens contraire, expédier un train derrière un autre train de même sens alors que celui-ci n'est pas encore arrivé à la gare suivante.

- Art 5 - 2^o cas b) Je suis d'avis de dire que les fonctions de garde d'aiguille (le cas échéant dans les deux sens) peuvent être remplies par le Chef de gare. Cela peut être utile si l'on manque de personnel.

/Le Directeur du Service Central du Mouvement,
Signé : Lemonnier

COPIE

15 MAI 1940

cl.

3^{ème}

M. 13.0301

40

Voie unique

Monsieur le Chef de l'Exploitation
de la Région du NORD,

Je n'ai pas d'objection au projet d'Instruction du Service NORD que vous m'avez adressé hier soir, concernant la circulation des trains du Service Spécial à dater du 19 Mai 1940.

J'attire toutefois votre attention sur les points de détail ci-après :

- Art. 5 - 2^o cas a) Je pense que, par gare de croisement, vous entendez bien tous les établissements où peuvent s'effectuer des croisements, c'est-à-dire en fait toutes les "gares".

Je serais dès lors d'avis de remplacer "gare de croisement" par "gare". C'est d'ailleurs l'expression utilisée en pareil cas par votre Règlement de voie unique (circulation de la machine de secours par exemple). De même dans le texte de l'Annexe).

Il en résulte que la possibilité de franchir certaines gares sans arrêt, prévue par certains fascicules S₁, ne s'applique pratiquement que dans le cas où l'agent spécial a interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

- Art. 5 - 2^o cas a) Ne vaudrait-il pas mieux dire que le chef de gare doit s'assurer que la voie est libre de trains de sens contraire jusqu'à la gare suivante

Car il est bien entendu que, par application même du Règlement de cantonnement téléphonique, un Chef de gare peut, après demande de voie vis-à-vis des trains de sens contraire, expédier un train derrière un autre train de même sens alors que celui-ci n'est pas encore arrivé à la gare suivante.

- Art 5 - 2^o cas b) Je suis d'avis de dire que les fonctions de garde d'aiguille (le cas échéant dans les deux sens) peuvent être remplies par le Chef de gare. Cela peut être utile si l'on manque de personnel.

Le Directeur du Service Central du Mouvement,

Signé : Lemonnier

S. N. C. F.

Région du Nord

EX.N.m./r.²

Col

Nm
13

INSTRUCTION DE SERVICE

Très important

Dans toutes les gares de voie unique, ce document devra être classé, après qu'il en aura été pris soigneusement connaissance, avec le pli contenant les annexes "S1" aux fascicules des Tableaux horaires.

Série - Mouvement EX.
S/Série Réglementation N°

CIRCULATION DES TRAINS DU SERVICE SPECIAL

A DATER DU 19 MAI 1940

PARIS, le 14 mai 1940

Article 1^{er} - PRESCRIPTIONS GENERALES -

A partir du 19 Mai 1940, la totalité des marches du Livret Commercial sera reprise dans les divers fascicules des "Tableaux horaires de la marche des trains". Ces fascicules reprennent également les marches de quelques trains militaires de ravitaillement ou d'évacuation sanitaire.

A partir de la même date, le "Livret de la marche des trains du Service Spécial - tirage de 1934" sera abrogé et remplacé par des "Annexes" aux fascicules des "Tableaux horaires de la marche des trains". Ces annexes sont dénommées "S.1" pour les lignes à voie unique et "S.2" pour les lignes à double voie; elles sont éditées sur papier jaune.

Les marches reprises aux Annexes "S.1" et "S.2" ont été tracées parallèlement à celles des trains de marchandises "type 2" ou, parfois, à celles des trains "type 1".

Les fascicules des "Tableaux horaires de la marche des trains" ou les "Avis de Service - Série Trains" les modifiant

sont utilisés en service courant pour assurer les transports commerciaux et les quelques trains militaires (ravitaillement, évacuation sanitaire) qui y sont repris.

Les "Annexes" S.1 ou les "Avis de Service - Série Trains S.1" les modifiant ou les complétant ainsi que les "Annexes S.2" sont utilisés pour la marche des trains militaires non repris aux "Tableaux horaires" commerciaux, dans les conditions prévues aux Chapitres I et II ci-après.

- CHAPITRE I -

PRESCRIPTIONS SPECIALES AUX LIGNES A DOUBLE VOIE. UTILISATION DES "ANNEXES S.2".

Article 2 - Les Annexes "S.2" sont utilisées, en service courant, pour assurer sur double voie les transports militaires dont les horaires ne figurent pas aux "Tableaux horaires" commerciaux. toutefois

En cas de nécessité, il peut, être fait usage des marches des Annexes "S.2" pour l'acheminement de trains commerciaux ou de machines h.l.p.

L'attention des agents est appelée sur le fait que les marches des Annexes "S.2" ne sont pas toujours compatibles avec celles des fascicules commerciaux correspondants. Il convient donc, en cas d'utilisation des marches "S.2" de toujours prévoir les garages nécessaires, compte tenu des priorités de circulation à respecter.

- CHAPITRE II -

PRESCRIPTIONS SPECIALES AUX LIGNES DE V.U. - UTILISATION DES ANNEXES "S.1".

Article 3 - Marches utilisées sur voie unique pour les transports du Service Spécial.

Sur voie unique, les transports militaires sont normalement assurés à l'aide des "Tableaux horaires" du service ordinaire complétés ou modifiés, s'il y a lieu, par des "Avis de Service - Série Trains".

Dans le cas où, en raison du volume particulièrement important des transports militaires à assurer, les fascicules du service ordinaire n'offrent pas les ressources nécessaires, ces fascicules sont provisoirement abrogés et remplacés soit

par les Annexes "S.1" correspondantes, soit, en cas de besoin, par des Avis spéciaux dénommés "Avis de Service - Série Trains S.1" modifiant ou complétant les Annexes "S.1"(1).

Les Annexes "S.1" et Avis de Service - Série Trains "S.1" ne sont donc pas normalement en application et doivent être conservés sous pli fermé.

La suspension des fascicules du Service ordinaire est décidée par les S/Commissions et portée à la connaissance des gares par les agents spéciaux de V.U. dont elles dépendent.

A partir de ce moment, les fascicules des "Tableaux horaires" sont abrogés, et les trains circulent suivant des marches "S.1" désignées par l'agent spécial de V.U.

L'agent spécial de V.U. s'efforce de donner aux trains commerciaux des marches "S.1" voisines des horaires habituels dans la mesure des possibilités laissées par les besoins du Service Spécial.

Les Annexes "S.1" se présentent sous deux formes différentes :

1°- Pour les lignes à V.U. d'une certaine importance, les annexes donnent un tableau complet de marches des deux sens.

2°- Pour les lignes moins importantes, les annexes indiquent seulement les temps de parcours à utiliser, dans le tracé des marches.

Sur ces dernières lignes, l'agent spécial de V.U. doit donc tracer les marches, si aucun Avis de Service - Série Trains "S.1" traçant ces marches n'a été établi.

Article 4 - Circulation des trains en dehors des périodes d'utilisation des marches "S.1" ou des Avis de Service - Série Trains "S.1" - Service normal.

Dans les périodes où les Sous-Commissions n'ont pas décidé l'utilisation des marches "S.1", les prescriptions réglementaires ordinaires de la voie unique sont appliquées. Il est rappelé, à cette occasion, que, sauf indication contraire des Sous-Commissions, la circulation des trains transportant des troupes doit être assurée par priorité.

(1) Dans ce qui suit, les marches des Annexes "S.1" ou celles des Avis de Service - Série Trains "S.1" seront toujours appelées marches "S.1".

Article 5 - Circulation des trains pendant les périodes d'utilisation des marches "S.1" - Service exceptionnel.

A l'heure fixée aux gares pour la mise en vigueur des Annexes "S.1" ou des Avis de Service - Série Trains "S.1" celles-ci arrêtent tous les trains en circulation et ne les expédient que lorsque l'agent spécial de V.U. a affecté à ces trains une marche "S.1".

Les trains peuvent ensuite être mis en marche inopinément et à tout moment de la journée par l'agent spécial de V.U.

L'agent spécial de V.U. fait connaître à la gare de départ l'horaire choisi pour chaque train ; celle-ci annonce l'horaire aux gares de la ligne par le fil omnibus.

Les accusés de réception prévus pour la mise en marche des trains facultatifs ou spéciaux sur voie unique n'ont pas à être envoyés, la sécurité de la circulation étant assurée par l'observation des mesures ci-dessous :

Deux cas sont à considérer :

1^{er} cas - L'Avis de Service - Série Trains "S.1" ou l'agent spécial de V.U. a interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

En pareil cas, la circulation s'effectue à sens unique suivant les dispositions prévues sur la double voie par le Règlement de cantonnement téléphonique unifié (édition 1939).

Une gare ne doit toutefois expédier le premier train circulant au départ de chez elle sous le nouveau régime qu'après s'être assurée que la voie est libre jusqu'à la gare suivante en échangeant avec cette gare les dépêches dont le texte est donné au § I de l'Annexe ~~à~~ à la présente ~~note~~ ou en ^{faisant parcourir} ~~parcourant~~ la voie jusqu'à la gare voisine, si les communications téléphoniques ne fonctionnent pas.

2^{ème} cas - L'"Avis de Service - Série Trains S.1" ou l'agent spécial de V.U. n'a pas interdit complètement la circulation dans un des deux sens.

En pareil cas, les prescriptions réglementaires ordinaires restent applicables à l'exception de celles qui seraient contraires aux dispositions particulières ci-après qui doivent être strictement respectées :

a) Les communications téléphoniques fonctionnent.

Les trains s'arrêtent à chaque gare de croisement et ne repartent qu'après que le Chef de gare s'est assuré, par

Instruction de Service

faisant parcourir

à chaque gare et en attendant que le Chef de gare s'est assuré

dépêche, que la voie est libre jusqu'à la gare de croisement suivante et qu'aucun train ne sera expédié en sens contraire. Les mesures de sécurité à appliquer sont celles prévues à l'article 250 du Règlement Général des Chefs de gare, pour la circulation des machines de secours sur V.U. dans l'hypothèse où le téléphone fonctionne.

Le texte des dépêches à échanger est donné par le § I de l'Annexe ~~3~~ à la présente ~~Note~~ de Service.

Instructions

b) Les communications téléphoniques ne fonctionnent pas.

Dans l'éventualité de l'interruption des communications téléphoniques, les trains circulent entre gares de croisement voisines d'après les règles prévues sur double voie en cas de pilotage.

L'établissement de ce régime particulier de pilotage s'effectue dans les conditions prévues aux articles 192, 193, 197, 198, 199, 201, 202 et 203 du R.G. des Chefs de gare.

et notes liées

Aucun train ne doit être autorisé à circuler sous ce régime particulier de pilotage avant que le pilote ait vérifié, en parcourant la voie, que celle-ci est libre jusqu'à la gare suivante et que des gardes à l'aiguille ont été placés aux deux extrémités.

Les dépêches à échanger pour l'organisation du pilotage sont données par le § II de l'Annexe ~~4~~ à la présente ~~Note~~ de Service.

Instructions

Dès que l'usage du téléphone est rétabli, les Chefs de gare retirent les ordres qui ont été remis aux gardes des aiguilles; l'ordre remis au pilote lui est retiré par le Chef de la première des deux gares encadrant la section de pilotage qui peut le joindre. Celui-ci en avise par dépêche le Chef de la seconde gare.

A partir de ce moment, le pilotage cesse et la circulation des trains s'effectue suivant les prescriptions du paragraphe a) ci-dessus.

Article 6 - Mesures d'ordre.

Des consignes établies par les Sous-Commissions ~~fixent~~ *fixent* les mesures à prendre pour notifier aux gares la mise en application des annexes "S.1" et Avis de Service - Série Trains "S.1" lorsqu'il ne peut être fait usage du téléphone.

Tout "Avis de Service Série Trains S1" devra préciser au caractère, très apparent, si

la circulation s'effectue suivant les règles prévues au 1^{er} cas ou au 2^{em} cas de l'article 5 de la présente

Instructions. Le Chef du Service de l'Exploitation,

Signé : Dégardin

Annexe I à *Instruction* de Service

Série Mouvement Ex .

S/Série Réglementation N°

du 14 mai 1940

1^{er} cas de l'art. 5 ou du 3^o du 2^e cas,

I- Application du ~~paragraphe a~~ de l'Article 5 .

Texte des dépêches à échanger entre deux gares de croisement consécutives B. et C. avant l'expédition d'un train :

Dépêche N°1 - Chef B. à Chef C) Réponse-dépêche 1 bis - Chef C. à Chef B

" Quel est le dernier train expédié de C. à B. ") " Dernier train expédié de C. à B. est train N° "

Dépêche N°2 - Chef B. à Chef C) Réponse-dépêche 2 bis - Chef C à Chef B

" Train N° est arrivé à B. Je vous envoie train N° ") " Envoyez train N° "

S'il s'agit d'une ligne exploitée sous le régime du cantonnement téléphonique, les dépêches ci-dessus dispensent la gare B. de l'annonce du train prévue par l'Article 4 du Règlement de cantonnement téléphonique .

II - Application du ^{du 2^e cas} paragraphe b de l'Article 5 .-

Texte des dépêches à échanger entre deux gares de croisement consécutives pour l'organisation du régime de pilotage.

Dépêche N° 1 - Chef B. à Chef C.

" Par suite interruption des communications téléphoniques, j'organise pilotage entre B. et C.

J'ai placé à ma gare un garde à l'aiguille avec consigne écrite, agissez de même .

J'ai nommé pilote M..... porteur de cette dépêche ."

Cette dépêche est portée par le pilote qui se rend de la gare B. à la gare C. en longeant la voie .

La gare C. répond par la dépêche ci-dessous qu'elle remet

.....

au pilote .

Réponse- dépêche N° 3 bis - Gare C. à Gare B .-

" J'ai pris note de l'organisation du pilotage entre B. et C. et de la nomination de M..... comme pilote .

J'ai placé à ma gare un garde à l'aiguille avec consigne écrite " .

≧ ~~Handwritten scribble~~

Le pilote peut commencer ses fonctions dès qu'il est en possession de la réponse de la gare C (dépêche N° 3 bis).

~~Handwritten scribble~~ - 

Dans le cas où le pilote en se rendant à la gare C. rencontre en cours de route un poste téléphonique permettant de communiquer avec cette gare, il l'utilise pour transmettre la dépêche de pilotage N° 3 et recevoir la réponse de la gare C. (dépêche N° 3 bis) ; le pilote doit, en outre, dans ce cas, avant d'autoriser le départ du 1er train devant circuler sous le régime du pilotage, s'assurer par l'échange des dépêches prévues au paragraphe a de l'article 5 que la voie est libre dans la partie qu'il n'a pas parcourue .

Je vous demande de donner rapidement, sur ces bases, les instructions de détail correspondantes, qui varieront d'ailleurs dans chaque cas concret et qui ne devront, bien entendu, être distribuées à l'avance qu'aux seuls agents des quelques lignes intéressées.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

B/Cv.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

3ème Division

M. 13.037

6

Paris, le 2 Juin 1940

M. le Directeur de l'Exploitation
des Régions Ouest, Sud-Ouest
Sud-Est.

Ainsi que vous le savez, certaines lignes à voie unique des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est viennent d'être utilisées pour le tracé des itinéraires de manoeuvre.

En vue de réduire les temps de parcours, et compte tenu par ailleurs de la densité des trains (habituellement 24/24) il a été prévu qu'en cas d'utilisation de ces itinéraires de manoeuvre, la circulation sur les lignes à voie unique intéressées ne se ferait plus, en principe, que dans un seul sens. Cela a permis de tracer des marches spéciales, distinctes de celles du Livret Spécial, ne comportant pas de croisements avec des trains de sens contraire (1); il a été alors possible de réduire le nombre des arrêts, ainsi que leur durée, à ce qui est strictement nécessaire du point de vue sécurité (points d'arrêt général par exemple) ou pour les besoins du service (prise d'eau, etc...).

Il devient alors inutile de continuer à appliquer la réglementation habituelle de la voie unique, ce qui pourrait d'ailleurs soulever de très grandes difficultés pratiques.

En voie unique, en effet, la mise en marche d'un train non régulier est normalement subordonnée à la commande préalable, écrite ou téléphonique, de ce train auprès des chefs de gare; ce n'est qu'exceptionnellement qu'un train non commandé peut être mis en marche, de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie".

Ces formalités, qui deviennent évidemment inutiles lorsqu'il ne circule plus que des trains de même sens, pourraient si elles étaient maintenues, non seulement constituer une gêne à la mise en marche des trains (délais de transmission des dépêches de commande, etc...), mais même, en cas de dérangement du téléphone, s'y opposer d'une manière pratiquement absolue.

(1) Les marches en question comporteront une mention rappelant que leur utilisation fait l'objet d'instructions spéciales des Commissions Régionales intéressées.

Dans ces conditions il y a lieu de prévoir, sur les lignes en question, la possibilité de substituer au régime habituel de la voie unique un régime spécial reposant sur les principes ci-après :

- a) Normalement la ligne est réservée à la circulation des trains d'un seul sens, impair par exemple: les horaires de ces trains feront en la circonstance l'objet d'avis-trains; ils pourraient aussi bien être pris dans les fascicules S₁ ou être établis par la gare de départ suivant une marche type;
- b) Les prescriptions réglementaires habituelles relatives à la commande des trains n'ont plus à être appliquées;
- c) Les trains impairs sont mis en marche dans des conditions analogues à celles de la double voie; en particulier ils peuvent être mis en marche sans aucune formalité en cas de dérangement du téléphone;
- d) En cas de mise en marche exceptionnelle d'un train pair: retour de machines de renfort, machine de secours, etc... la circulation d'un tel train a lieu de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie"; le chef de gare prend alors les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains impairs jusqu'à l'arrivée à sa gare du train pair qu'il a autorisé à circuler;
- e) L'espacement des trains de même sens est assuré par cantonnement téléphonique dans les conditions habituelles; les cloches, s'il en existe, continuent bien entendu à être utilisées en raison, en particulier, des renseignements qu'elles fournissent aux P.N.;
- f) En cas de détresse d'un train impair, le secours est assuré dans des conditions analogues à celles de la double voie; habituellement le secours sera donc fourni par l'arrière; s'il devait être demandé par l'avant, la circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en avant du train en détresse aurait lieu dans les conditions prévues en d) ci-dessus;
- g) Bien entendu, toutes dispositions devront être prises pour assurer au passage de tous les trains le gardiennage des P.N. normalement gardés.

Reste à examiner les mesures à prendre pour passer au régime spécial exposé ci-dessus.

En principe, si l'on dispose d'un délai suffisant, la mise en vigueur du régime spécial fera l'objet d'un avis distribué aux agents intéressés dans les conditions

habituelles sur la voie unique, et ~~doivent~~ toutes ~~indiquations~~ utiles (dernier train pair circulant sous le régime normal, etc)

En cas d'urgence, la mise en vigueur du régime spécial pourrait être organisée de gare à gare, téléphoniquement ou par exprès, en partant de la gare qui engage les trains impairs sur la section de ligne considérée, chaque chef de gare échangeant avec le chef de la gare suivante des dépêches telles que celles indiquées ci-après :

- A à B - Dernier train reçu de B est train N° ... à .. heure .. minutes; puis-je appliquer régime spécial de circulation des trains impairs prévu par

Après avoir pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains pairs, et s'être assuré que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par le chef de la gare A, B répondra :

- B à A - Dernier train expédié de B vers A est bien train N° .. à .. heure .. minutes, pouvez appliquer régime spécial de circulation des trains impairs.

- Cas particulier des lignes à signalisation simplifiée.

Compte tenu du nombre important des trains de même sens, il y aura lieu de rétablir la protection en cas d'arrêt en pleine voie; les bulletins MV comportant la mention "Attention-pas de protection" continueront toutefois à être utilisés.

- Cas particulier des lignes à Trafic restreint.

Le régime spécial en question constituera, après adaptation, une annexe spéciale à la consigne de ligne, dont il suffira de remettre un extrait seulement aux mécaniciens comportant: l'horaire du train, la limite de vitesse de la ligne, les limitations permanentes de vitesse, l'obligation de se protéger en cas d'arrêt en pleine voie (comme prévu ci-dessus en signalisation simplifiée)...

Pour assurer l'espacement des trains, il sera le plus souvent nécessaire de répartir sur la ligne quelques agents sédentaires; les points d'espacement seront alors d'arrêt général, ce qui permettra de ne pas les signaler, ou, tout au plus, d'y installer une pancarte "gare".

Je vous demande de donner rapidement, sur ces bases, les instructions de détail correspondantes, qui varieront d'ailleurs dans chaque cas concret et qui ne devront, bien entendu, être distribuées à l'avance qu'aux seuls agents des quelques lignes intéressées.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

B/Cv.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

3ème Division

M. 13.037

6

Paris, le 2 Juin 1940

M. le Directeur de l'Exploitation
des Régions Ouest, Sud-Ouest
Sud-Est.

Ainsi que vous le savez, certaines lignes à voie unique des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est viennent d'être utilisées pour le tracé des itinéraires de manoeuvre.

En vue de réduire les temps de parcours, et compte tenu par ailleurs de la densité des trains (habituellement 24/24) il a été prévu qu'en cas d'utilisation de ces itinéraires de manoeuvre, la circulation sur les lignes à voie unique intéressées ne se ferait plus, en principe, que dans un seul sens. Cela a permis de tracer des marches spéciales, distinctes de celles du Livret Spécial, ne comportant pas de croisements avec des trains de sens contraire (1); il a été alors possible de réduire le nombre des arrêts, ainsi que leur durée, à ce qui est strictement nécessaire du point de vue sécurité (points d'arrêt général par exemple) ou pour les besoins du service (prise d'eau, etc...).

Il devient alors inutile de continuer à appliquer la réglementation habituelle de la voie unique, ce qui pourrait d'ailleurs soulever de très grandes difficultés pratiques.

En voie unique, en effet, la mise en marche d'un train non régulier est normalement subordonnée à la commande préalable, écrite ou téléphonique, de ce train auprès des chefs de gare; ce n'est qu'exceptionnellement qu'un train non commandé peut être mis en marche, de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie".

Ces formalités, qui deviennent évidemment inutiles lorsqu'il ne circule plus que des trains de même sens, pourraient si elles étaient maintenues, non seulement constituer une gêne à la mise en marche des trains (délais de transmission des dépêches de commande, etc...), mais même, en cas de dérangement du téléphone, s'y opposer d'une manière pratiquement absolue.

(1) Les marches en question comporteront une mention rappelant que leur utilisation fait l'objet d'instructions spéciales des Commissions Régionales intéressées.

Dans ces conditions il y a lieu de prévoir, sur les lignes en question, la possibilité de substituer au régime habituel de la voie unique un régime spécial reposant sur les principes ci-après :

a) Normalement la ligne est réservée à la circulation des trains d'un seul sens, impair par exemple: les horaires de ces trains feront en la circonstance l'objet d'avis-trains; ils pourraient aussi bien être pris dans les fascicules S₁ ou être établis par la gare de départ suivant une marche type;

b) Les prescriptions réglementaires habituelles relatives à la commande des trains n'ont plus à être appliquées;

c) Les trains impairs sont mis en marche dans des conditions analogues à celles de la double voie; en particulier ils peuvent être mis en marche sans aucune formalité en cas de dérangement du téléphone;

d) En cas de mise en marche exceptionnelle d'un train pair: retour de machines de renfort, machine de secours, etc..., la circulation d'un tel train a lieu de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie"; le chef de gare prend alors les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains impairs jusqu'à l'arrivée à sa gare du train pair qu'il a autorisé à circuler;

e) L'espacement des trains de même sens est assuré par cantonnement téléphonique dans les conditions habituelles; les cloches, s'il en existe, continuent bien entendu à être utilisées en raison, en particulier, des renseignements qu'elles fournissent aux P.N.;

f) En cas de détresse d'un train impair, le secours est assuré dans des conditions analogues à celles de la double voie; habituellement le secours sera donc fourni par l'arrière; s'il devait être demandé par l'avant, la circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en avant du train en détresse aurait lieu dans les conditions prévues en d) ci-dessus;

g) Bien entendu, toutes dispositions devront être prises pour assurer au passage de tous les trains le gardiennage des P.N. normalement gardés.

Reste à examiner les mesures à prendre pour passer au régime spécial exposé ci-dessus.

En principe, si l'on dispose d'un délai suffisant, la mise en vigueur du régime spécial fera l'objet d'un avis distribué aux agents intéressés dans les conditions

habituelles sur la voie unique, et donnant toutes indications utiles (dernier train pair circulant sous le régime normal, etc)

En cas d'urgence, la mise en vigueur du régime spécial pourrait être organisée de gare à gare, téléphoniquement ou par exprès, en partant de la gare qui engage les trains impairs sur la section de ligne considérée, chaque chef de gare échangeant avec le chef de la gare suivante des dépêches telles que celles indiquées ci-après :

- A à B - Dernier train reçu de B est train N° ... à .. heure .. minutes; puis-je appliquer régime spécial de circulation des trains impairs prévu par

Après avoir pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains pairs, et s'être assuré que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par le chef de la gare A, B répondra :

- B à A - Dernier train expédié de B vers A est bien train N° .. à .. heure .. minutes, pouvez appliquer régime spécial de circulation des trains impairs.

- Cas particulier des lignes à signalisation simplifiée.

Compte tenu du nombre important des trains de même sens, il y aura lieu de rétablir la protection en cas d'arrêt en pleine voie; les bulletins MV comportant la mention "Attention-pas de protection" continueront toutefois à être utilisés.

- Cas particulier des lignes à Trafic restreint.

Le régime spécial en question constituera, après adaptation, une annexe spéciale à la consigne de ligne, dont il suffira de remettre un extrait seulement aux mécaniciens comportant: l'horaire du train, la limite de vitesse de la ligne, les limitations permanentes de vitesse, l'obligation de se protéger en cas d'arrêt en pleine voie (comme prévu ci-dessus en signalisation simplifiée)...

Pour assurer l'espacement des trains, il sera le plus souvent nécessaire de répartir sur la ligne quelques agents sédentaires; les points d'espacement seront alors d'arrêt général, ce qui permettra de ne pas les signaler, ou, tout au plus, d'y installer une pancarte "gare".

Je vous demande de donner rapidement, sur ces bases, les instructions de détail correspondantes, qui varieront d'ailleurs dans chaque cas concret et qui ne devront, bien entendu, être distribuées à l'avance qu'aux seuls agents des quelques lignes intéressées.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

B/Cv.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

3ème Division

M. 13.037

6

Paris, le 2 Juin 1940

M. le Directeur de l'Exploitation
des Régions Ouest, Sud-Ouest
Sud-Est.

Ainsi que vous le savez, certaines lignes à voie unique des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est viennent d'être utilisées pour le tracé des itinéraires de manoeuvre.

En vue de réduire les temps de parcours, et compte tenu par ailleurs de la densité des trains (habituellement 24/24) il a été prévu qu'en cas d'utilisation de ces itinéraires de manoeuvre, la circulation sur les lignes à voie unique intéressées ne se ferait plus, en principe, que dans un seul sens. Cela a permis de tracer des marches spéciales, distinctes de celles du Livret Spécial, ne comportant pas de croisements avec des trains de sens contraire (1); il a été alors possible de réduire le nombre des arrêts, ainsi que leur durée, à ce qui est strictement nécessaire du point de vue sécurité (points d'arrêt général par exemple) ou pour les besoins du service (prise d'eau, etc...).

Il devient alors inutile de continuer à appliquer la réglementation habituelle de la voie unique, ce qui pourrait d'ailleurs soulever de très grandes difficultés pratiques.

En voie unique, en effet, la mise en marche d'un train non régulier est normalement subordonnée à la commande préalable, écrite ou téléphonique, de ce train auprès des chefs de gare; ce n'est qu'exceptionnellement qu'un train non commandé peut être mis en marche, de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie".

Ces formalités, qui deviennent évidemment inutiles lorsqu'il ne circule plus que des trains de même sens, pourraient si elles étaient maintenues, non seulement constituer une gêne à la mise en marche des trains (délais de transmission des dépêches de commande, etc...), mais même, en cas de dérangement du téléphone, s'y opposer d'une manière pratiquement absolue.

(1) Les marches en question comporteront une mention rappelant que leur utilisation fait l'objet d'instructions spéciales des Commissions Régionales intéressées.

Dans ces conditions il y a lieu de prévoir, sur les lignes en question, la possibilité de substituer au régime habituel de la voie unique un régime spécial reposant sur les principes ci-après :

a) Normalement la ligne est réservée à la circulation des trains d'un seul sens, impair par exemple: les horaires de ces trains feront en la circonstance l'objet d'avis-trains; ils pourraient aussi bien être pris dans les fascicules S₁ ou être établis par la gare de départ suivant une marche type;

b) Les prescriptions réglementaires habituelles relatives à la commande des trains n'ont plus à être appliquées;

c) Les trains impairs sont mis en marche dans des conditions analogues à celles de la double voie; en particulier ils peuvent être mis en marche sans aucune formalité en cas de dérangement du téléphone;

d) En cas de mise en marche exceptionnelle d'un train pair: retour de machines de renfort, machine de secours, etc..., la circulation d'un tel train a lieu de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie"; le chef de gare prend alors les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains impairs jusqu'à l'arrivée à sa gare du train pair qu'il a autorisé à circuler;

e) L'espacement des trains de même sens est assuré par cantonnement téléphonique dans les conditions habituelles; les cloches, s'il en existe, continuent bien entendu à être utilisées en raison, en particulier, des renseignements qu'elles fournissent aux P.N.;

f) En cas de détresse d'un train impair, le secours est assuré dans des conditions analogues à celles de la double voie; habituellement le secours sera donc fourni par l'arrière; s'il devait être demandé par l'avant, la circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en avant du train en détresse aurait lieu dans les conditions prévues en d) ci-dessus;

g) Bien entendu, toutes dispositions devront être prises pour assurer au passage de tous les trains le gardiennage des P.N. normalement gardés.

Reste à examiner les mesures à prendre pour passer au régime spécial exposé ci-dessus.

En principe, si l'on dispose d'un délai suffisant, la mise en vigueur du régime spécial fera l'objet d'un avis distribué aux agents intéressés dans les conditions

habituelles sur la voie unique, et donnant toutes indications utiles (dernier train pair circulant sous le régime normal, etc)

En cas d'urgence, la mise en vigueur du régime spécial pourrait être organisée de gare à gare, téléphoniquement ou par exprès, en partant de la gare qui engage les trains impairs sur la section de ligne considérée, chaque chef de gare échangeant avec le chef de la gare suivante des dépêches telles que celles indiquées ci-après :

- A à B - Dernier train reçu de B est train N° ... à .. heure .. minutes; puis-je appliquer régime spécial de circulation des trains impairs prévu par

Après avoir pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains pairs, et s'être assuré que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par le chef de la gare A, B répondra :

- B à A - Dernier train expédié de B vers A est bien train N° .. à .. heure .. minutes, pouvez appliquer régime spécial de circulation des trains impairs.

- Cas particulier des lignes à signalisation simplifiée.

Compte tenu du nombre important des trains de même sens, il y aura lieu de rétablir la protection en cas d'arrêt en pleine voie; les bulletins MV comportant la mention "Attention-pas de protection" continueront toutefois à être utilisés.

- Cas particulier des lignes à Trafic restreint.

Le régime spécial en question constituera, après adaptation, une annexe spéciale à la consigne de ligne, dont il suffira de remettre un extrait seulement aux mécaniciens comportant: l'horaire du train, la limite de vitesse de la ligne, les limitations permanentes de vitesse, l'obligation de se protéger en cas d'arrêt en pleine voie (comme prévu ci-dessus en signalisation simplifiée)...

Pour assurer l'espacement des trains, il sera le plus souvent nécessaire de répartir sur la ligne quelques agents sédentaires; les points d'espacement seront alors d'arrêt général, ce qui permettra de ne pas les signaler, ou, tout au plus, d'y installer une pancarte "gare".

Je vous demande de donner rapidement, sur ces bases, les instructions de détail correspondantes, qui varieront d'ailleurs dans chaque cas concret et qui ne devront, bien entendu, être distribuées à l'avance qu'aux seuls agents des quelques lignes intéressées.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

[Signature]

B/Cv.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

3ème Division

M. 13.037
6

Paris, le 2 Juin 1940.

M. le Directeur de l'Exploitation
des Régions Ouest, Sud-Ouest
Sud-Est.

Ainsi que vous le savez, certaines lignes à voie unique des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est viennent d'être utilisées pour le tracé des itinéraires de manoeuvre.

En vue de réduire les temps de parcours, et compte tenu par ailleurs de la densité des trains (habituellement 24/24) il a été prévu qu'en cas d'utilisation de ces itinéraires de manoeuvre, la circulation sur les lignes à voie unique intéressées ne se ferait plus, en principe, que dans un seul sens. Cela a permis de tracer des marches spéciales, distinctes de celles du Livret Spécial, ne comportant pas de croisements avec des trains de sens contraire (1); il a été alors possible de réduire le nombre des arrêts, ainsi que leur durée, à ce qui est strictement nécessaire du point de vue sécurité (points d'arrêt général par exemple) ou pour les besoins du service (prise d'eau, etc...).

Il devient alors inutile de continuer à appliquer la réglementation habituelle de la voie unique; ce qui pourrait d'ailleurs soulever de très grandes difficultés pratiques.

En voie unique, en effet, la mise en marche d'un train non régulier est normalement subordonnée à la commande préalable, écrite ou téléphonique, de ce train auprès des chefs de gare; ce n'est qu'exceptionnellement qu'un train non commandé peut être mis en marche, de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie".

Ces formalités, qui deviennent évidemment inutiles lorsqu'il ne circule plus que des trains de même sens, pourraient si elles étaient maintenues, non seulement constituer une gêne à la mise en marche des trains (délais de transmission des dépêches de commande, etc.), mais même, en cas de dérangement du téléphone, s'y opposer d'une manière pratiquement absolue.

(1) Les marches en question comporteront une mention rappelant que leur utilisation fait l'objet d'instructions spéciales des Commissions Régionales intéressées.

Dans ces conditions il y a lieu de prévoir, sur les lignes en question, la possibilité de substituer au régime habituel de la voie unique un régime spécial reposant sur les principes ci-après :

a) Normalement la ligne est réservée à la circulation des trains d'un seul sens, impair par exemple: les horaires de ces trains feront en la circonstance l'objet d'avis-trains; ils pourraient aussi bien être pris dans les fascicules S₁ ou être établis par la gare de départ suivant une marche type;

b) Les prescriptions réglementaires habituelles relatives à la commande des trains n'ont plus à être appliquées;

c) Les trains impairs sont mis en marche dans des conditions analogues à celles de la double voie; en particulier ils peuvent être mis en marche sans aucune formalité en cas de dérangement du téléphone;

d) En cas de mise en marche exceptionnelle d'un train pair: retour de machines de renfort, machine de secours, etc..., la circulation d'un tel train a lieu de gare à gare, après échange de dépêches de "demande de voie"; le chef de gare prend alors les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains impairs jusqu'à l'arrivée à sa gare du train pair qu'il a autorisé à circuler;

e) L'espacement des trains de même sens est assuré par cantonnement téléphonique dans les conditions habituelles; les cloches, s'il en existe, continuent bien entendu à être utilisées en raison, en particulier, des renseignements qu'elles fournissent aux P.N.;

f) En cas de détresse d'un train impair, le secours est assuré dans des conditions analogues à celles de la double voie; habituellement le secours sera donc fourni par l'arrière; s'il devait être demandé par l'avant, la circulation de la machine de secours jusqu'à la première gare en avant du train en détresse aurait lieu dans les conditions prévues en d) ci-dessus;

g) Bien entendu, toutes dispositions devront être prises pour assurer au passage de tous les trains le gardiennage des P.N. normalement gardés.

Reste à examiner les mesures à prendre pour passer au régime spécial exposé ci-dessus.

En principe, si l'on dispose d'un délai suffisant, la mise en vigueur du régime spécial fera l'objet d'un avis distribué aux agents intéressés dans les conditions

habituelles sur la voie unique, et donnant toutes indications utiles (dernier train pair circulant sous le régime normal, etc)

En cas d'urgence, la mise en vigueur du régime spécial pourrait être organisée de gare à gare, téléphoniquement ou par exprès, en partant de la gare qui engage les trains impairs sur la section de ligne considérée, chaque chef de gare échangeant avec le chef de la gare suivante des dépêches telles que celles indiquées ci-après :

- A à B - Dernier train reçu de B est train N° ... à .. heure .. minutes; puis-je appliquer régime spécial de circulation des trains impairs prévu par

Après avoir pris les dispositions utiles pour arrêter et retenir les trains pairs, et s'être assuré que le dernier train expédié vers A est bien celui indiqué par le chef de la gare A, B répondra :

- B à A - Dernier train expédié de B vers A est bien train N° .. à .. heure .. minutes, pouvez appliquer régime spécial de circulation des trains impairs.

- Cas particulier des lignes à signalisation simplifiée.

Compte tenu du nombre important des trains de même sens, il y aura lieu de rétablir la protection en cas d'arrêt en pleine voie; les bulletins MV comportant la mention "Attention-pas de protection" continueront toutefois à être utilisés.

- Cas particulier des lignes à Trafic restreint.

Le régime spécial en question constituera, après adaptation, une annexe spéciale à la consigne de ligne, dont il suffira de remettre un extrait seulement aux mécaniciens comportant: l'horaire du train, la limite de vitesse de la ligne, les limitations permanentes de vitesse, l'obligation de se protéger en cas d'arrêt en pleine voie (comme prévu ci-dessus en signalisation simplifiée)...

Pour assurer l'espacement des trains, il sera le plus souvent nécessaire de répartir sur la ligne quelques agents sédentaires; les points d'espacement seront alors d'arrêt général, ce qui permettra de ne pas les signaler, ou, tout au plus, d'y installer une pancarte "gare".

Cv

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

M 15,14.14

C.C.C. 12/2/1940

REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA
CIRCULATION

Séance du 12 Février 1940

- Memento n° 31 - Questions diverses
- Memento n° 32 - Unification de Journal de train
- Memento n° 33 - Aménagement pour le 19 Mai des documents-
horaires du Service ordinaire.
Réédition du Livret Spécial.
- Memento n° 34 - Examen du projet de Fascicule annexe n° 1
applicable au 19 Mai 1940.
-

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA
CIRCULATION

MEMENTO N° 31

(Séance du 12 Février 1940)

OBJET : Questions diverses

1°) - Les renseignements concernant la "ligne stratégique" de Choisy à Massy-Palaiseau, devront figurer sur les documents des 2 Régions Sud-Ouest et Ouest, aussi bien pour ce qui concerne le Service Commercial que le Service Spécial.

Le Sud-Ouest devra donner à l'Ouest tous les renseignements utiles à ce sujet.

2°) - Un fascicule horaire est en préparation pour donner l'ensemble des renseignements relatifs aux sections de lignes de la Grande Ceinture de Paris et de leurs abords.

La collaboration des Régions va être demandée pour l'établissement de ce document dont la gérance sera ultérieurement confiée à l'Ouest.

3°) - L'attention est attirée sur une circulaire relative à l'utilisation des liaisons téléphoniques et qui va être distribuée vers le 20 Février : cette circulaire est la conclusion de travaux entrepris par la Commission Consultative des Chefs de Division du Mouvement (voir Mémentos C.C.M.G. N° 5 et C.C.M.G. n° 7 - § 2°).

Il importe que tous les Dirigeants s'attachent avec ténacité à la mise en vigueur des prescriptions de la dite circulaire.

4°) - Liaison entre Arrondissements de Régions limitrophes

La question a été plusieurs fois examinée (voir en particulier Mémentos C.C.C. N° 23 et 27).

Le Sud-Est a envoyé une intéressante notice exposant les détails de l'organisation adoptée.

Il reste à achever la consigne commune aux arrondissements Nevers - Tours pour le trafic passant par Cosne et aux Arrondissements Dijon - Troyes pour le trafic passant par Nuits-sous-Ravières : le Sud-Ouest et l'Est sont invités à hâter cette mise au point.

5°) - Carte schématique donnant l'intensité de la circulation sur les principales lignes.

Il est remis aux conférents un exemplaire de cette carte dressée à la suite du Memento C.C.M.G. N° 6. Une nouvelle carte sera établie en Avril prochain.

6°) - Une Division Commerciale Régionale a publié une affiche relative aux horaires des trains de permissionnaires et s'est occupée de la distribution des indicateurs Chaix.

Il est rappelé que ces questions sont du ressort des Divisions du Mouvement qui ne doivent pas se déssaisir de leurs attributions.

REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA
CIRCULATION

MEMENTO N° 32

(Séance du 12 Février 1940).

OBJET : Unification du journal de train

Le bulletin de traction et le mode de calcul des primes de mécanicien étant unifiés depuis le 1^{er} Janvier 1940, le Service Central M désire unifier maintenant :

- a) - aussi bien les imprimés utilisés pour journal de train⁽¹⁾
- b) - que les conditions générales d'emploi du journal de train.

La question a) sera examinée en détail à la prochaine réunion : le Service Central M adressera à cet effet des modèles unifiés aux membres de la C.C.C.

Ceux-ci sont priés de faire parvenir avant le 20 Février, à la 5ème Division (2ème Section A), une collection des modèles actuellement en usage et des instructions qui s'y réfèrent, avec leurs suggestions sur l'unification.

.....

(1) - Il est rappelé que, par application des lettres D 15,270.1 du 21.7.39 et 15.23.00/2 du 1er Août 1939, relatives aux appellations unifiées, l'expression "Journal de train" doit être seule employée à l'exclusion de termes tels que feuille de marche, relevé de marche, rapport de route, etc....

L'unification résoudra une question posée par l'Exploitation Sud-Ouest à propos des trains de permissionnaires acheminés via Massy-Palaiseau dont certains, circulant sur 3 Régions, doivent être munis de 3 journaux de trains de modèle différent.

La question b) sera également examinée à la prochaine réunion.

Le Service Central M (3ème et 5ème Divisions) est d'avis de supprimer purement et simplement la tenue du journal de train sur les lignes à double voie munies de la régulation.

Les membres de la C.C.C. voudront bien réfléchir à la question et signaler, à la prochaine réunion, les inconvénients de la solution envisagée.

Il est confirmé qu'il n'y a pas lieu d'imprimer des planches comportant la grille des marches du service spécial faisant l'objet des Tableaux S¹.

e) Instructions pour la mise en vigueur des tableaux S¹ ..

Si il y a lieu de mettre en application les tableaux S¹ les instructions utiles seront données aux gares par les Chefs d'arrondissement, qui préciseront suivant les circonstances les conditions dont le service ordinaire, voyageurs en particulier, sera assuré sur la ligne.

f) Sur les lignes à voie unique, les tableaux-horaires commerciaux pourront reprendre un certain nombre de marches des tableaux S¹ compatibles à tous points de vue avec celles du service commercial, même si leur horaire est tracé en dehors de la période normale d'ouverture de la ligne.

Ces marches seront inscrites avec celles des trains de marchandises facultatifs. Elles conserveront le numéro qu'elles ont reçu dans le tableau S¹ le numéro sera précédé de la lettre S.

Bien entendu, tous les croisements des trains figurant sur les tableaux-horaires du service commercial devront être indiqués qu'il s'agisse de trains ordinaires ou de trains S.

g) Comme cela a été décidé par la Conférence des C.S.E. (voir Memento C.S.E. n° 91), les couvertures des tableaux S² et S¹ porteront un cartouche ainsi libellé :

"Lorsqu'une des marches figurant dans le présent fascicule est utilisée pour l'acheminement d'un train militaire ou commercial, on doit faire précéder le numéro de la dite marche de la lettre S dans toutes les communications écrites ou téléphoniques relatives à la circulation de ce train".

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE
LA CIRCULATION

MEMENTO n° 33

Séance du 12 Février 1940

OBJET : Aménagement pour le 19 Mai des documents-horaires du Service ordinaire - Réédition du Livret Spécial.

Les représentants des Régions indiquent l'état d'avancement des travaux d'aménagement des documents-horaires pour le 19 Mai 1940. Dans l'ensemble, la situation à ce point de vue se présente d'une manière très satisfaisante. Au prochain service, l'ensemble des fascicules-horaires sera présenté pour toutes les lignes S.N.C.F. sous la forme unifiée.

En ce qui concerne les graphiques, certaines planches seront imprimées dans les conditions anciennes; les circonstances actuelles ne permettent pas d'achever la transformation pour le service du mois de mai prochain.

La question ayant été posée de savoir si pour les lignes à voie unique à trafic restreint, il y avait lieu de maintenir la première partie "Renseignements techniques" des fascicules-horaires, il est convenu, après échange de vues, que pour les lignes à voie unique à trafic restreint, on n'établira pas

de Tableaux-Horaires proprement dits mais que l'on maintiendra (ou rétablira) dans la lère partie des Fascicules les indications relatives aux "Renseignements techniques" de ces lignes.

En ce qui concerne la numérotation des trains, il y a lieu de se reporter au Memento C.S.E. n° 91.

En ce qui concerne la réédition du Livret Spécial, les représentants des Régions font connaître l'état d'avancement du travail qui se poursuit partout normalement (sauf sur la Région de l'Est qui ne procède pas à la réédition de son Livret Spécial). M. de FOUCAULT confirme que la Région du Nord aura terminé en temps utile le travail de mise au point qu'elle a entrepris.

Certains points particuliers ayant été soulevés, les solutions indiquées ci-après sont adoptées :

a) Cas des lignes à trafic restreint : on ne fera pas de Tableaux S¹.

La circulation sur ces lignes continuera à être réglée dans les conditions prévues par le règlement des lignes à voie unique à trafic restreint, pour le service spécial comme pour le service ordinaire.

b) Indication des correspondances - Il est précisé que l'on devra indiquer les correspondances des marches figurant sur les tableaux S² avec celles figurant sur les tableaux S¹ (bien que ces tableaux soient normalement conservés sous pli fermé) et celles des marches figurant sur les tableaux S¹ entre elles.

Bien entendu, dans le cas de ligne à voie unique où le régime de la "marche-type" aura été choisi pour les marches du service spécial, on ne pourra que se borner à renvoyer au fascicule correspondant sans indication de numéro ou d'heure du train correspondant.

c) Lignes des Ceintures de Paris - Le livret de la marche des trains particulier aux lignes de la Grande Ceinture ne sera pas réédité.

Chaque Région intéressée reprendra la partie la concernant sur les tableaux S² formant annexe de ses fascicules commerciaux.

On trouvera ainsi les renseignements figurant sur le Livret actuel (qui comporte dix fascicules) sur les documents des régions :

- Fascicules 1 et 2 - Ouest
- fascicule 3 - Nord, et Ouest d'Achères à la Bif.de Bourceron
- fascicule 4 - Nord
- fascicule 5 - Est
- fascicule 6 - Sud-Est
- fascicule 7 - Est
- fascicule 8 - Nord
- fascicule 9 - Sud-Ouest et Ouest
- fascicule 10 - Nord

Les correspondances seront à indiquer très complètement.

d) Graphique - "Service spécial" des sections de lignes à voie unique.

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.C.C. N° 34

REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE LA
CIRCULATION

MEMENTO N° 34

(Séance du 12 Février 1940)

OBJET : Examen du projet de Fascicule annexe n° 1 applicable au 19 Mai 1940 -

Il est procédé à l'examen détaillé du projet établi par le Service Central M.

Pour tenir compte des modifications apportées au cours de l'échange de vues, le texte à appliquer sera adressé avant le 20 Février, à chaque Membre de la C.C.C.

A cette occasion le Service Central du Mouvement fera part de ses suggestions en ce qui concerne les dispositions insérées dans le Chapitre VI des fascicules annexes actuels.

Chaque Région adressera en temps utile à la 5ème Division du Service Central M (2ème Section A) l'épreuve du fascicule annexe n° 1 et ne donnera le bon à tirer qu'après avoir obtenu l'accord de ce Service.

A/

*Repondre le 11/12/39
A priori les minutes copies
n'ont pas la même valeur
historique
demande*

H. Charjat

Le 1^{er} Décembre 1939.

NOTICE

relative à la question 1 de l'Ordre du Jour
de la Réunion des C.S.E. du 6 Décembre 1939

Aménagement des documents horaires: fascicules et graphiques

Il est difficile d'établir une organisation de transports et d'en surveiller l'application sans disposer de documents horaires convenablement présentés.

Une étape de réorganisation des documents horaires a été faite pour le 1^{er} décembre, mais elle n'a pu être suffisamment poussée en raison des faibles délais dont on disposait par rapport à l'importance et la complexité du travail.

Il est nécessaire de fixer les règles à suivre à l'occasion des rééditions ultérieures de documents horaires : ces règles devront être appliquées au fur et à mesure des modifications partielles qui seront faites dans les mois prochains et être mises complètement en vigueur d'ici Juin 1940 au plus tard.

Les principes fondamentaux des règles à suivre sont proposés ci-dessous à l'examen de la réunion des C.S.E., les détails d'application pouvant être envisagés ensuite par la C.C.C. (Commission Consultative de la Circulation).

1°) - Il faut préciser tout d'abord qu'il ne peut exister qu'un seul livret de marche. On conviendra que le document de marche officiel est le fascicule des trains ordinaires, car c'est sur ce document que figurent le plus grand nombre de trains circulant de façon régulière.

Le fascicule du livret spécial sera considéré comme une annexe du fascicule des trains ordinaires.

2°) - Les fascicules des trains ordinaires seront publiés et distribués d'après les règles adoptées avant les hostilités pour les fascicules horaires ; répartition des lignes, groupement des trains, signes conventionnels, numérotation des fascicules, textes des fascicules-annexes, etc...

Ils comporteront :

- pour toutes les lignes, les trains de voyageurs, de permissionnaires, d'évacuations sanitaires, de messageries et de marchandises réguliers et les marchandises facultatifs ne suivant pas une marche du fascicule spécial;
- en outre, pour les lignes à voie unique, parmi les marches du fascicule spécial compatibles avec les précédentes, un certain nombre d'entre elles correspondant aux besoins probables du trafic.

Pour ces marches du livret spécial ainsi reproduites sur le fascicule des trains ordinaires, il faudra porter les croisements non pas tels qu'ils figurent au livret spécial, mais par rapport aux trains inscrits audit fascicule des trains ordinaires.

tous les établissements pouvant éventuellement avoir à les utiliser.

Pour chaque ligne ou section de ligne, sera préparé mais non distribué, à chaque changement d'horaire des trains ordinaires un "Avis-Train" donnant toutes indications utiles pour la mise en circulation éventuelle de tout ou partie des marches du livret spécial incompatibles avec les marches des trains ordinaires.

5°) - Les graphiques horaires du service commercial et du service spécial seront abrogés et détruits.

On y substituera des graphiques analogues à ceux du service commercial répartis comme il a été prescrit avant les hostilités, établis d'après les règles et avec les signes conventionnels adoptés avant les hostilités.

Ces graphiques comporteront, à titre indicatif et de la couleur du quadrillage (bistre), la "grille" des marches du livret spécial avec le tracé de tous les trains figurant aux fascicules des trains ordinaires (§ 2° ci-dessus).

Ces graphiques étant indispensables pour procéder à toutes études d'organisation de transports, un premier tirage devra être publié très prochainement s'il n'a pas été possible de le faire complètement pour le 1^{er} décembre 1939.

3°) - S'ils ne répondent déjà aux directives suivantes, les fascicules du livret spécial seront réédités sous la forme ci-après :

a) - à chaque fascicule des trains ordinaires, correspondra sous le même numéro, un fascicule S1 pour les lignes à double voie et un fascicule S2 pour les lignes à voie unique (fascicule 213-S1; fascicule 448-S2);

b) - ces fascicules ne contiendront ni texte explicatif ni disposition technique particulière, toutes les indications utiles devant figurer aux fascicules des trains ordinaires;

c) - ces fascicules devront avoir la même présentation d'ensemble (signes conventionnels en particulier) que les fascicules des trains ordinaires, mais il faut qu'ils comportent :

- d'une part, les indications de correspondance aux gares de bifurcation (voir documents Est actuels, par exemple);
- d'autre part, une case vide en dessous du numéro de chaque train pour indiquer, ultérieurement, par signes conventionnels manuscrits, les marches réservées, les marches incompatibles, etc...

d) - il n'y aura pas de fascicules du livret spécial pour les lignes à trafic restreint; sur certaines lignes à voie unique, on pourra, après accord du Commissaire Militaire Régional et du Service Central M. (5ème Division), substituer aux marches spéciales le régime des "marches types" en vigueur sur certaines lignes de l'Est.

e) - pour faciliter la réédition, on pourra ne porter la totalité des heures "de passage" que pour une marche par heure, mais les heures d'arrivée et de départ devront être inscrites pour toutes les marches en tous leurs points d'arrêt.

f) - la publication de ces nouveaux fascicules du livret spécial pourra être entreprise dès maintenant, la date de la mise en vigueur de certains d'entre eux pouvant être différée jusqu'à une modification importante des fascicules des trains ordinaires.

Les diverses dispositions indiquées ci-dessus permettront de ne pas rééditer ces fascicules quand on modifiera les fascicules des trains ordinaires.

4°) - Les fascicules du livret spécial S1 (lignes à double voie) seront distribués à découvert à tous les intéressés.

Les Divisions M (ou les Arrondissements d'Exploitation) distribueront à chaque modification d'horaires des trains du service ordinaire, une liste indiquant pour chacune des marches du livret spécial les incompatibilités avec les marches du service ordinaire et les parcours sur lesquels il y a incompatibilité : ces listes seront annexées au fascicule S1 correspondant.

Les fascicules du livret spécial S2 (lignes à voie unique) seront en général mis en place sous pli fermé dans

T/

COMMISSION CENTRALE
des CHEMINS de FER

Service Central M

5^e Division

M. Chapuis
20/10
24 Octobre 1939

n° 15,29.06

COMMISSION CENTRALE
aux 5 COMMISSIONS REGIONALES

Dès le premier jour de la mobilisation le service a été rendu permanent sur certaines lignes qui étaient fermées la nuit et l'on a dû assurer sur ces lignes, ainsi que sur d'autres, le gardiennage de certains postes de cantonnement, postes de block, passages à niveau, qui n'étaient pas gardés normalement d'une manière continue.

Depuis la fin de la concentration ces mesures ont été rapportées sur diverses lignes.

La nécessité de rechercher des économies, notamment en vue de dégager des disponibilités en personnel, nous fait une obligation d'examiner dans quelles conditions pourra être envisagée l'exploitation des lignes considérées à partir de la modification d'horaires du 19 novembre.

Il semble que les cas suivants doivent être examinés :

1° - Lignes à service permanent avant la mobilisation et dont le trafic a été réduit du fait de la guerre ou depuis la fin de la concentration.

En général, il faut maintenir la permanence du service, mais il y a lieu de revoir la situation, en tenant compte des nouveaux horaires : on aura parfois l'occasion de suspendre soit en permanence, soit à certains jours ou pendant certaines heures, et compte tenu de la réglementation de la Région, le service de certains postes de cantonnement ou de certains établissements.

2° - Lignes parcourues par des itinéraires "définis à l'avance" (aux termes de l'article 3 de l'Instruction de la Commission Centrale n° 6) autres que les rocades de manoeuvre :
Ces lignes doivent être maintenues équipées en permanence, que les mouvements régularisés y circulent de jour ou de nuit.

3° - Lignes parcourues par des "rocades de manoeuvre", mais non par d'autres itinéraires "définis à l'avance".

Il n'est pas nécessaire de maintenir la permanence du service mais toutes dispositions doivent

être prises pour que, sur préavis donné 6 heures à l'avance au minimum, la permanence du service soit établie.

4° - Lignes susceptibles d'être empruntées par des transports stratégiques mais non parcourues normalement par des itinéraires "définis à l'avance".

Entrent dans cette catégorie :

- les lignes ou sections de lignes placées en antennes sur des itinéraires "définis à l'avance" (par exemple : l'Escarène - Nice ou les Arcs - Draguignan sur la rocade DM),
- et plus généralement les lignes situées à proximité de la zone des opérations.

Pour ces sections de lignes, il convient de déterminer d'accord avec les Régulateurs Généraux intéressés, celles qui doivent être maintenues en service permanent (transports sanitaires, fins de parcours de ravitaillement, etc...) et celles sur lesquelles il convient, sans maintenir le service permanent, de prendre des dispositions pour que la permanence puisse être rétablie, le cas échéant, sur préavis donné 6 heures à l'avance.

Cette situation se rencontrera sur le plus grand nombre des lignes secondaires des Régions Nord et Est.

Néanmoins, tous les mouvements régularisés sur ces sections de ligne devront, autant que possible, circuler en période de jour.

5° - Lignes dont l'utilisation pour les transports stratégiques n'est pas envisagée normalement dans la situation actuelle.

Entrent dans cette catégorie :

- les lignes qui, dans l'organisation en vigueur, ne sont parcourues par aucun itinéraire "défini à l'avance" ;
- les lignes qui, d'après votre appréciation, ne sont pas exposées à recevoir pendant la période de nuit de transports militaires (fins de parcours, itinéraires "à la demande", par exemple).

Ces lignes peuvent, en service normal, être fermées, en période de nuit, ou même pendant certaines périodes de jour. Il conviendra toutefois, que toutes dispositions soient prises pour que l'ouverture permanente de chaque ligne intéressée puisse avoir lieu sur préavis de 24 h. Ce préavis devra pouvoir être réduit à 6 h. sur celles des lignes considérées qui sont susceptibles d'être empruntées en cas de détournement d'un itinéraire régulier ou d'une rocade.

Cette réouverture ne pourra avoir lieu, en principe, qu'après un ordre de la Commission Régionale, en cas d'urgence, la Sous-Commission intéressée ne devra pas hésiter à prendre l'initiative de la réouverture.

6° - Dans tous les cas, on devra, mise à part la question de permanence du service, examiner la possibilité de fermer certains postes de cantonnement, certains établissements, ou même certains raccordements, en se basant sur le tracé des itinéraires militaires ou commerciaux, et sur l'intensité maximum probable pour la circulation.

Vous voudrez bien tenir compte des indications qui précèdent pour préparer l'organisation du service sur vos lignes à partir du 19 novembre.

Votre Service de la Voie devra régler en conséquence le gardiennage des passages à niveau.

Votre Service d'Exploitation devra :

- A) prévoir les indications utiles dans les documents horaires qui doivent être publiés au 19 novembre ;
- B) régler le stationnement des "équipes volantes" dont la constitution a été prescrite dans l'étude des effectifs autorisés de guerre, en tenant compte de la nécessité de réouverture de certaines lignes, dans un bref délai;

C) prendre note, comme les Services Financiers vont le demander d'une manière générale, des dépenses spéciales dues à la mise en service permanent des lignes fermées la nuit en service normal.

Le Commissaire Militaire

PAQUIN

Le Commissaire Technique
Adjoint.

J. GOURSAT

Accord du D.C.F. le 25 Octobre 1939

KERGOAT

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 78

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 78

(Séance du 6 Décembre 1939)

OBJET : Aménagement des documents-horaires : fascicules et graphiques.

Les C.S.E. sont bien d'avis qu'il est difficile d'établir une organisation de transports et d'en surveiller l'application, sans disposer de documents horaires convenablement présentés.

Une étape de réorganisation des documents horaires a été faite pour le 1er Décembre, mais elle n'a pu être suffisamment poussée en raison des faibles délais dont on disposait par rapport à l'importance et la complexité du travail. Il y a lieu de poursuivre l'affaire de manière à ce que la refonte des documents soit achevée d'ici Juin 1940 au plus tard.

Après un examen approfondi, M. GOURSAT et les C.S.E. décident d'adopter les dispositions ci-après. Ils chargent la C.C.C. (Commission Consultative de la Circulation) de fixer les détails d'application et de rendre compte périodiquement à la réunion des C.S.E. de l'état d'avancement du travail.

1°) - Il faut préciser tout d'abord qu'il ne peut exister qu'un seul livret de marche en vigueur à un moment donné. On convient que le document de marche officiel sera le fascicule des trains ordinaires, car c'est sur ce document que figurent le plus grand nombre de trains circulant de façon régulière.

Le fascicule du livret spécial sera considéré comme une annexe du fascicule des trains ordinaires.

2°) - Les fascicules des trains ordinaires, simplement dénommés "fascicules des tableaux-horaires", seront publiés et distribués d'après les règles adoptées avant les hostilités pour les fascicules horaires; répartition des lignes, groupement des trains, signes conventionnels, numérotation des fascicules, textes des fascicules-annexes, etc...

a) - Ils comporteront :

pour toutes les lignes et quelles que soient les marches qu'ils suivent : les trains de voyageurs, de permissionnaires, d'évacuations sanitaires ainsi que les trains de messageries et de marchandises réguliers; de même, y figureront les trains de messageries et de marchandises facultatifs ne suivant pas une marche du fascicule spécial. (1)

b) - En outre, pour les lignes à voie unique, ils comporteront un certain nombre de marches du Livret spécial correspondant aux besoins probables du trafic (militaire ou non), choisies parmi celles des marches compatibles avec celles du § a et

.....

(1) - Il n'y aura pas lieu de faire figurer de listes d'incompatibilités entre marches du service ordinaire et marches du livret spécial.

conservant leurs numéros du livret spécial. Bien entendu, pour ces marches du livret spécial ainsi reproduites sur le fascicule des trains ordinaires, il faudra porter les croisements non pas tels qu'ils figurent au livret spécial, mais par rapport aux trains inscrits audit fascicule des trains ordinaires.

3°) - Réédition du livret spécial -

S'ils ne répondent déjà aux directives suivantes, les fascicules du livret spécial seront réédités, sur papier de couleur jaune vif, sous la forme ci-après (les anciens fascicules étant repris par les bureaux militaires). Les dispositions ainsi adoptées permettront de ne pas rééditer les fascicules du livret spécial quand on modifiera les fascicules des trains ordinaires.

a) - à chaque fascicule des trains ordinaires, correspondra sous le même numéro, un fascicule S2 pour les lignes à double voie et un fascicule S1 pour les lignes à voie unique (fascicule 213-S1; fascicule 448-S2);

b) - ces fascicules ne contiendront ni texte explicatif ni disposition technique particulière, toutes les indications utiles devant figurer aux fascicules des trains ordinaires;

c) - ces fascicules devront avoir la même présentation d'ensemble (format et signes conventionnels en particulier) que les fascicules des trains ordinaires, mais il faut qu'ils comportent :

- d'une part, les indications de correspondance aux gares de bifurcation (voir documents Est actuels, par exemple);

.....

- d'autre part, une case vide en dessous du numéro de chaque train pour indiquer, éventuellement, par signes conventionnels manuscrits, les marches réservées, les marches incompatibles, etc...

d) - sur certaines lignes à voie unique, on pourra, après accord du Commissaire Militaire Régional et du Service Central M (5ème Division), substituer aux marches spéciales le régime des "marches types" en vigueur sur certaines lignes de l'Est.

e) - il n'y aura pas de fascicule du livret spécial pour les lignes à trafic restreint, les "Chefs de ligne" recevant la documentation utile pour établir tous programmes de circulation pouvant devenir nécessaires.

f) - pour faciliter la réédition, on pourra ne porter la totalité des heures "de passage" que pour une marche par heure, mais les heures d'arrivée et de départ devront être inscrites pour toutes les marches en tous leurs points d'arrêt.

g) - la publication de ces nouveaux fascicules du livret spécial pourra être entreprise dès maintenant, la date de la mise en vigueur de certains d'entre eux pouvant être différée jusqu'au changement de service d'été 1940.

4°) - Distribution du livret spécial -

a) - Les fascicules du livret spécial S2 (lignes à double voie) seront distribués à découvert à tous les intéressés, tout en conservant leur caractère "Secret".

La mise en marche de ceux des trains du livret spécial qui ne sont pas compatibles avec les trains ordinaires sera réglée au moment voulu par les Postes de Commandement et les Permanences.

b) - Les fascicules du livret spécial S1 (lignes à voie unique) seront en général mis en place sous pli fermé dans tous les établissements pouvant éventuellement avoir à les utiliser.

Les Divisions Régionales M et les Arrondissements d'Exploitation prendront, chacun en ce qui le concerne, toutes les dispositions utiles pour la mise en circulation éventuelle de tout ou partie des marches du livret spécial incompatibles avec les marches des trains ordinaires; le travail correspondant sera préparé à chaque changement des trains du service ordinaire.

5°) - Les graphiques horaires du service commercial et du service spécial seront abrogés et détruits.

On y substituera des graphiques analogues à ceux du service commercial répartis comme il a été prescrit avant les hostilités, établis d'après les règles (format et signes conventionnels en particulier) adoptées avant les hostilités.

Ces graphiques comporteront, à titre indicatif et de la couleur du quadrillage (bistre), la "grille" des marches du livret spécial avec le tracé de tous les trains figurant aux fascicules des trains ordinaires (§ 2° ci-dessus).

Ces graphiques étant indispensables pour procéder à toutes études d'organisation de transports, un premier tirage devra être publié très prochainement s'il n'a pas été possible de le faire complètement pour le 1er Décembre 1939.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division .

C.C.C. n° 30

COMMISSION CONSULTATIVE DE LA CIRCULATION

MEMENTO N° 30

Réunion du 8 Janvier 1940

Objet : Réédition des documents du "Service Spécial"

1°) Services chargés d'assurer cette réédition

Les Représentants des Régions indiquent ce qui a été décidé à ce sujet et précisent en même temps la progression envisagée pour cela :

- l'Est expose qu'il n'a pas l'intention de rééditer son livret spécial ou du moins sa plus grande partie: M. NARPS estime que cette attitude ne paraît pas justifiée;
- sur les 4 autres Régions, la transformation a été confiée à la 4ème Section (horaires) et non à la 2ème Section (bureau militaire); le travail vient d'être entrepris.

2°) Dispositions à prendre pour les fascicules S 1 des lignes à voie unique

a) Il est rappelé que, malgré l'abrogation prochaine et totale du livret spécial actuellement en vigueur, il n'y a pas lieu de

publier de fascicule S 1 pour les lignes à voie unique situées à l'Ouest et au Sud de la ligne St-Nazaire - Angers - Tours - Saincaize - Paray-le-Monial- Givors - Nîmes.

Il en est de même pour les lignes situées au Nord et à l'Est de la zone ci-dessus lorsque la réglementation des "lignes à trafic restreint" y est appliquée .

b) Il est rappelé également que les fascicules S 1 seront mis en place dans tous les établissements pouvant avoir à les utiliser, mais sous pli fermé à n'ouvrir qu'au moment du besoin.

Ces fascicules S 1 devront, à la différence de ce qui est prévu pour les fascicules S 2, porter la totalité des heures de passage pour toutes les marches en toutes les gares.

Pour éviter d'avoir à mettre ces fascicules S 1 en vigueur pour un faible transport, les fascicules correspondant du service ordinaire devront comprendre à cet effet des marches facultatives ou spéciales, pouvant être utilisées indifféremment pour transports militaires ou autres.

c) Les C.S.E. ont envisagé (Mémento C.S.E. n° 78 § 3° - d) la latitude d'employer pour les fascicules S 1 le régime des "marches types" de la Région Est.

Les représentants des Régions autres que l'Est indiquent qu'ils ont bien l'intention d'appliquer cette mesure sur près de la moitié des lignes à voie unique devant rester munies d'un fascicule S 1: dans ce cas, le dit fascicule ne comportera qu'une page par ligne ou section de ligne.

.....

3°) Dispositions à prendre pour les fascicules S 2 des lignes à double voie

Après échange de vues, il est convenu que suivant la nature de leur trafic militaire, les Régions feront choix d'une des 2 dispositions suivantes :

a) solution Est actuelle qui comporte pour chaque ligne l'indication détaillée des correspondances aussi bien en sortant de la ligne qu'en y pénétrant. On aura soin cependant de reproduire à chaque double page les heures des 6 premières marches en tous les points de passage de la ligne; pour les autres marches on se contentera des heures aux points d'arrêt et aux bifurcations.

b) solution conforme au modèle annexe au présent Mémento.

Le modèle a été établi pour l'utilisation de 3 pages doubles dans le cas d'une ligne où le nombre des marches est de 144 par 24 heures.

Chaque page double comporte deux parties :

- le cartouche de gauche de la page de gauche est utilisé pour indiquer l'horaire détaillé des 6 premières marches, à tous les points singuliers du parcours. En outre, dans les gares et aux postes de bifurcation il renseigne sur le numéro des fascicules à consulter pour trouver les horaires de continuation sur les lignes adjacentes;

- la deuxième partie comporte simplement :

.....

- les heures de départ ou d'arrivée aux gares ou points importants du parcours,
- l'indication des correspondances (numéro de la marche et heures) au départ des gares ou postes de bifurcation.

Le plus souvent, le nombre des indications à porter sur les lignes horizontales sera tel (au plus égal à 24) qu'il sera possible de répéter deux fois en hauteur les mêmes indications.

On pourra ainsi porter sur une page double les indications afférentes à 48 marches (14 sur la page de gauche et 34 sur la page de droite).

Cas des lignes où le nombre des marches est inférieur à 144 -

Dans le cas où le nombre des marches est inférieur à 144, on utilisera :

- 3 pages doubles lorsque leur nombre est supérieur à 96,
- 2 pages doubles lorsque leur nombre est compris entre 49 et 96,
- 1 page double lorsque leur nombre est égal ou inférieur à 48.

On pourra, bien entendu, dans ces différents cas, adopter la largeur et le nombre des colonnes verticales au cas particulier de la ligne en respectant l'allure générale du modèle donné en annexe ci-joint.

.....

AMIENS-DOUAI

(Longueau)

AMIENS-DOUAI

(Longueau)

2.22-5.2

GARES		601	603	605	607	609	611	GARES																
								601	603	605	607	609	611	613										
AMIENS	Voyageurs	0.07	0.17	0.27	0.37	0.47	0.57	0.07	0.17	0.27	0.37	0.47	0.57	0.67										
	Marchandises	0.11	0.21	0.31	0.41	0.51	1.01																	
LONGUEAU	Voyageurs	0.09	0.19	0.29	0.39	0.49	0.59																	
	Marchandises	-	-	-	-	-	-																	
	Quai Militaire	0.15	0.25	0.35	0.45	0.55	1.05																	
Correspondances à Arras																								
vers Lens																								
à																								
vers St Pol																								
à																								
vers Doullens																								
à																								
Arras Départ		2.08	2.18	2.28	2.38	2.48	2.58	3.08																
Correspondances à Lille																								
vers Somain																								
à																								
vers Cambrai																								
à																								
Douai Arrivée		2.46	2.56	3.06	3.16	3.26	3.36	3.46																
Correspondances à Douai																								
vers Lille																								
à																								
vers Somain																								
à																								
vers Orchies																								
à																								
vers Cambrai																								
à																								
vers Lens																								
à																								
ARRAS																								
Correspondances																								
Vers Lens, voir fascicule :																								
Vers St Pol, voir fascicule :																								
Vers Doullens, voir fascicule :																								
Dép.		2.08	2.18	2.28	2.38	2.48	2.58																	
Roeux (Bas de Calais)		2.22	2.32	2.42	2.52	3.02	3.12																	
Biache St Vaast		2.28	2.38	2.48	2.58	3.08	3.18																	
Vitry		2.31	2.41	2.51	3.01	3.11	3.21																	
Brebieres Sud		2.34	2.44	2.54	3.04	3.14	3.24																	
Bifur. de Corbehem		"	"	"	"	"	"																	
CORBEHEM		2.37	2.47	2.57	3.07	3.17	3.27																	
Pass.		2.41	2.51	3.01	3.11	3.21	3.31																	
Bif de St Eloi																								
Correspondances																								
Vers Somain, voir fascicule :																								
Vers Cambrai, voir fascicule :																								
Arr.		2.46	2.56	3.06	3.16	3.26	3.36																	
DOUAI																								
Correspondances																								
Vers Lille, voir fascicule :																								
Vers Somain, voir fascicule :																								
Vers Orchies, voir fascicule :																								
Vers Cambrai, voir fascicule :																								
Vers Lens, voir fascicule :																								

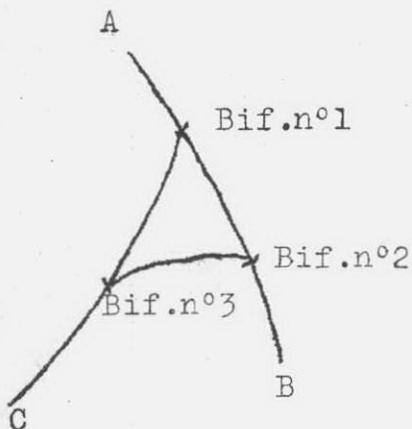
GARES		629	631	633	635	637	639	641	643	645	647	649	651	653	655	657	659	661	GARES																
																			629	631	633	635	637	639	641	643	645	647	649	651	653	655	657	659	661
AMIENS	Voyageurs	2.27	2.37	2.47	2.57	3.07	3.17	3.27	3.37	3.47	3.57	4.07	4.17	4.27	4.37	4.47	4.57	5.07	2.27	2.37	2.47	2.57	3.07	3.17	3.27	3.37	3.47	3.57	4.07	4.17	4.27	4.37	4.47	4.57	5.07
	Marchandises	4.20	4.30	4.40	4.50	5.00	5.10	5.20	5.30	5.40	5.50	6.00	6.10	6.20	6.30	6.40	6.50	7.00	4.20	4.30	4.40	4.50	5.00	5.10	5.20	5.30	5.40	5.50	6.00	6.10	6.20	6.30	6.40	6.50	7.00
Correspondances à Arras																																			
vers Lens																																			
à																																			
vers St Pol																																			
à																																			
vers Doullens																																			
à																																			
Arras Départ		4.28	4.38	4.48	4.58	5.08	5.18	5.28	5.38	5.48	5.58	6.08	6.18	6.28	6.38	6.48	6.58	7.08	4.28	4.38	4.48	4.58	5.08	5.18	5.28	5.38	5.48	5.58	6.08	6.18	6.28	6.38	6.48	6.58	7.08
Correspondances à Lille																																			
vers Somain																																			
à																																			
vers Cambrai																																			
à																																			
Douai Arrivée		5.06	5.16	5.26	5.36	5.46	5.56	6.06	6.16	6.26	6.36	6.46	6.56	7.06	7.16	7.26	7.36	7.46	5.06	5.16	5.26	5.36	5.46	5.56	6.06	6.16	6.26	6.36	6.46	6.56	7.06	7.16	7.26	7.36	7.46
Correspondances à Douai																																			
vers Lille																																			
à																																			
vers Somain																																			
à																																			
vers Orchies																																			
à																																			
vers Cambrai																																			
à																																			
vers Lens																																			
à																																			
GARES		663	665	667	669	671	673	675	677	679	681	683	685	687	689	691	693	695																	

4°) Dispositions à prendre pour l'indication des correspondances en cas d'emploi de raccordements directs

La numérotation particulière de chacune des marches empruntant un raccordement direct est une complication qu'il convient d'éviter lorsque le raccordement direct est de faible longueur (2 à 3 kilomètres par exemple) et ne comporte aucun établissement (tel que HA par exemple).

Les Régions qui donnaient une numérotation particulière sur les raccordements directs de faible longueur ou pour certains parcours effectués sur voies accessoires des gares, devront renoncer à ces mesures: leur livret spécial en deviendra plus simple et plus lisible.

On devra procéder uniformément comme suit :



Considérons les 2 lignes de A à B et de A à C ayant un raccordement direct de la bifurcation n° 2 à la bifurcation n° 3.

Sur chaque ligne, on indiquera comme marche de correspondance, à partir de la bifurcation, non un numéro particulier au raccordement, mais le numéro de marche en correspondance sur l'autre ligne. En général, on évitera de faire un tableau horaire spécial pour donner les marches sur le raccordement.

Sur chacune des 2 lignes de B à A et de C à A, les marches seront "fourchues" à partir des bifurcations n° 2 et n° 3.

.....

Pratiquement, les tableaux de marche seront ainsi

constitués :

1°) sur ligne A vers B

		101	103
A.	Dép.	0,01	0,11
Bif.n° 1	Pass.	0,07	0,17
Bif.n° 2	Pass.	0,12	0,22
B.	Arr.	0,30	0,40

et sur ligne C vers A

		798	800
C	Dép.	23,36	23,46
Bif. n° 3	Pass.	0,04	0,14
vers B	(Entrée sur raccor- dement	0,04	0,14
	(Sortie du raccor- dement	0,12	0,22
	(par marche	101	103
A	Arr.	0,17	0,27

2°) en sens inverse

sur ligne A vers C

		767	769
A	Dép.	0,48	0,58
Bif.n° 1	Pas.	0,54	1,04
Bif.n°3	Pas.	1,01	1,11
C	Arr.	1,29	1,39

et sur ligne B vers A

		108	110
B	Dép.	0,34	0,44
Bif.n°2	Pass.	0,52	1,02
vers C	(Entrée sur raccor- dement	0,52	1,02
	(Sortie du raccor- dement	1,01	1,11
	(par marche	767	769
A	Arr.	1,03	1,13

5°) Numérotation des trains

Tous les trains figurant sur les nouveaux fascicules S 1 ou S 2 devront être porteurs des numéros qu'ils possédaient dans le livret qui sera abrogé.
