

Service technique
de la direction générale

26 LM 766/3

(1938 - 1952)

Textes réglementaires de lectureux

- Projet de réédition de l'OG n°3.

et classement et envoi des instructions.

- Constitution d'un dossier
d'une fiche
- Lecture rapide du texte afin de contrôler
 - si la dénomination correspond à la définition donnée à l'O.G. 3
 - le numéro de nomenclature la série
la sous-série (opportunité, éventuellement de classer dans une autre série)
- Préparation de la mise en page et présentation typographique.
- Envoi du texte et demande d'épreuve en signalant éventuellement l'urgence à l'imprimeur.
- Réception et examen rapide de l'épreuve
- Soumission de l'épreuve au Service rédacteur
 - Pour le cas de plusieurs séries, envoi d'une épreuve, à titre de renseignement, à chaque service intéressé.
- Collationnement de l'épreuve venant du Service rédacteur et envoi au D. G. avec mention indiquant si le projet a déjà été soumis et ce en consultant le Service rédacteur
- Pour un nombre important de corrections, les reporter sur une épreuve et demander une nouvelle épreuve à l'imprimeur pendant que celle corrigée par le S^{ce} rédact

est chez le D.G.

- Après approbation du D.G. donner le bon à tirer et en conserver un double -
- Annonce de l'envoi aux Régions
- Réception des documents et répartition à remettre à M. Bouhonne qui fait l'envoi : consignee - Services Centraux (livre d'envoi) - Réserve
- Recmplètement des collections
- Bons de régularisation aux Approuvés
- Mise à jour des fiches -

Imprimerie Administrative Centrale
M^r Ruand - 36 rue de la Santé
GOB: 25-19

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 1^{er} Janvier 1938.

ORDRE DE SERVICE

T

1^{ER} JANVIER 1939

RÉGION
DU
SUD-EST

N° 1 de l'EXPLOITATION

COL.

Ordres de service res-
tant en vigueur au 1^{er} Jan-
vier 1938.

Les Ordres de service (Exploitation) en vigueur au 1^{er} janvier 1938
sont rappelés dans les deux tableaux ci-après.

Le premier les présente dans l'ordre chronologique.

Le second donne, dans l'ordre alphabétique, une analyse
succincte des matières qui en font l'objet.

(Le signe * placé dans les colonnes de droite indique le ou les Services que chaque
document concerne. — Les lettres placées entre parenthèses à la suite de l'objet de chaque
Ordre de service indiquent ceux de ces documents qui sont communs soit à l'Exploitation
et au Matériel et Traction (E-MT), soit à l'Exploitation et à la Voie (E-V), soit à
l'Exploitation, au Matériel et Traction et à la Voie (E-MT-V).

TABLEAU CHRONOLOGIQUE

des Ordres de service en vigueur au 1^{er} janvier 1938

NUMÉROS DES Ordres de service		SECRETARIAT	VOYAGEURS ET BAGAGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT	SIGNALS ET APPAREILS DE SÉCURITÉ
Année 1910.							
22	Mesures à prendre pour éviter l'importation du choléra en France (E — MT).		*				
Année 1913.							
22	Mesures préventives contre le phylloxéra.....			*	*		
Année 1918.							
8	Dispositions à prendre lorsque l'heure légale doit être avancée d'une heure, puis ultérieurement rétablie. — Voir 1 ^{re} Annexe.....					*	

NUMÉROS DES Ordres de service		SECRETARIAT	VOYAGEURS ET BAGAGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT SIGNAUX ET APPAREILS DE SECURITE
Année 1927.						
21	Mesures à prendre lorsque l'état de la voie rend nécessaire, à l'improviste, le ralentissement des trains (E — MT — V).....					*
Année 1929.						
12	Application des articles 234 et 328 du Règlement général d'Exploitation. — Dérogations aux articles 228, 229, 232 et 328					*
27	Mesures à prendre par les Agents de l'Exploitation et de la Traction dans le cas où la machine fournie ne posséderait pas le freinage complet correspondant à son type. — Voir 1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e , 4 ^e et 5 ^e Annexes (E — MT).....					*
31	Tare à compter, pendant l'hiver, pour les voitures à voyageurs, les wagons-lits et les wagons-restaurants munis de boîtes à huile à rouleaux (E — MT).....					*
Année 1930.						
6	Limitation de la vitesse maximum des trains directs et omnibus de voyageurs (ordinaires et légers) munis du frein continu (ÉDITION DE 1936) (E — MT)...					*
8	Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux. — Voir 1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e , 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 10 ^e et 11 ^e Annexes (E — MT — V).....					*
18	Mesures ayant pour objet de signaler sur les lignes à express, à l'attention des Mécaniciens et Agents des trains, l'approche des disques rouges et des annonceurs (E — MT — V).....					*
Année 1931.						
10	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans les souterrains d'Aubignas-Alba et des Avelas (Ligne du Teil à Alès) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT)....					*
11	Mesures à prendre pour la circulation des trains pairs dans le souterrain de Fix-Saint-Geney (Ligne de Langeac à Saint-Étienne) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT).....					*
12	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans les souterrains du Pavillon et de Morre (Ligne de Besançon-Viotte au Locle-Col-des-Roches) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT).....					*
13	Mesures à prendre pour la circulation des trains dans les souterrains de Saint-Étienne, de Gravil, de La Molette, de l'Albespeyre, de l'Altier et de La Bégude (Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes) et en cas d'arrêt accidentel des trains dans ces souterrains — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT).....					*
20	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs remorqués par des locomotives à vapeur dans les souterrains de Saint-Julien-Montricher et des Sorderettes (Ligne de Culoz à Modane) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT).....					*

NUMÉROS DES Ordres de service		SECRETARIAT	VOYAGEURS ET BADGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT	SIGNAUX ET APPAREILS DE SÉCURITÉ
40	Liste des stations dont le rôle est défini par le 2 ^e alinéa de l'article 30 du Règlement général d'Exploitation.....					*	
41	Service du wagon chasse-neige spécial C. N. F. n° 1 sur la ligne de Culoz à Modane (E — MT — V).....					*	
Année 1932.							
5	Lignes sur lesquelles il peut être fait application du 2 ^e alinéa de l'article 230 du Règlement général d'Exploitation.....					*	
9	Circulation des trains-draisines et des draisines — (ÉDITION DE 1936) — Voir 1 ^{re} Annexe (E — V).....					*	
19	Accompagnement des trains sur la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT — V).....					*	
Année 1933.							
21	Instructions relatives au signalement obligatoire des trains facultatifs et spéciaux sur certaines lignes ou sections de lignes. — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT — V).....					*	
Année 1934.							
2	Limitation de la vitesse maximum des trains de messageries non qualifiés mixtes (ordinaires et légers). Admission des wagons à marchandises P.V. dans les trains de messageries non qualifiés mixtes et dans les trains de voyageurs directs et omnibus (ordinaires et légers) — (ÉDITION DE SEPTEMBRE 1936) — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT).					*	
12	Circulation exceptionnelle de trains transportant des voyageurs sur les lignes où ne circulent que des trains de marchandises (ÉDITION DE 1935) (E — MT — V).....					*	
14	Lignes ou sections de lignes où fonctionne le Dispatching-system.....					*	
18	Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la composition des trains de marchandises peut dépasser 65 véhicules (ÉDITION DE 1935).....					*	
20	Mesures à prendre pour la circulation des trains de marchandises dans les souterrains de Saint-Ferréol et de Montbrison (Ligne de Firminy à Saint-Rambert-d'Albon) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains (E — MT).....					*	
23	Dispositions spéciales à appliquer aux trains de marchandises et assimilés, remorqués en simple traction, sur la section de ligne de Marseille-Saint-Charles aux Arcs (E — MT).....					*	

NUMÉROS DES Ordres de service		SÉCRÉTARIAT	VOYAGEURS ET BAGAGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT	SIGNAUX ET APPAREILS DE SÉCURITÉ
Année 1935.							
9	Usage du sifflet par les Mècaniciens (E-MT-V).....					*	
11	Application de l'Ordre de service n° 12 (1935) — Direction. — <i>Voir Tableaux annexés et 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e, 11^e, 12^e, 13^e, 14^e et 15^e Annexes</i> (E-MT).....					*	
17	Limitations de vitesse à observer aux abords de certains passages à niveau (E-MT-V).....					*	
23	Signaux à faire porter par les trains « ante » (E-MT-V).....					*	
36	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans le souterrain des Mercières (ligne de Lyon à Bourg) et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain — <i>Voir 1^{re} Annexe</i> (E-MT).....					*	
43	Répartition entre les Services de l'Exploitation et de la Voie des attributions des services de signalisation électrique de télégraphie, de téléphonie, de chronométrie et de pesage (E-V).....	*					*
Année 1936.							
4	Signaux combinés (ÉDITION D'OCTOBRE 1936) — <i>Voir 1^{re} et 2^e Annexes</i> (E-MT-V).					*	*
15	Instructions relatives à la circulation des autorails — <i>Voir 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e Annexes</i> (E-MT-V).....		*	*		*	
24	Mise en vigueur de la nouvelle signalisation (E-MT-V).....			*	*		
29	Mise en vigueur de la nouvelle signalisation (E-MT-V).....			*	*		
30	Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans les souterrains ci-après de la ligne de Livron à Briançon : de Clamontard, de Salles et Col Bonnet, du Prieuré, du Coul, des Jacquons, de l'Encombrouse, des Celses, des Abries, de Saint-Hippolyte et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains — <i>Voir 1^{re} Annexe</i> (E — MT).....					*	
Année 1937.							
8	{ Prohibitions relatives à divers transports à l'intérieur de la France..... Réglementation du transport des huîtres, moules et coquillages, poissons, grenouilles et écrevisses			*	*		

NUMÉROS DES Ordres de service		SECRETARIAT	VOYAGEURS ET BAGAGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT	SIGNAUX ET APPAREILS DE SÉCURITÉ
10	Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux prévus à partir du 22 Mai 1937					*	
11	Publication des tableaux de marche des trains pour le service 1937-1938 et des tableaux-horaires des services d'autobus pour l'été 1937.....		*			*	
13	Indication des lignes ou parties de lignes sur lesquelles le service est suspendu pendant une partie de la nuit (E — MT)					*	
14	Gares autorisées à donner aux trains de marchandises des arrêts non prévus par la marche des trains.....					*	
15	Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.....					*	
16	Marche des wagons d'approvisionnement (E-MT)			*	*		
17	Mesures à prendre pour la circulation des trains de marchandises impairs dans les souterrains ci-après de la ligne de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne-Châteaureux : de Thiers, de Tournaire, de Barbarin, de la Croix-Rouge, des Granetias, de Château-Gaillard, du Chêne-Rond, du Martinet, entre les gares de Thiers et de Saint-Rémy-sur-Durolle et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains (E — MT — V)					*	
18	Modifications à la marche des trains	*				*	
19	Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.....	*				*	
21	Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.....	*				*	
23	Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie — Voir 1 ^{re} Annexe (E — MT — V)					*	*
24	Modifications à la marche des trains	*				*	
25	Dérégularisations et Régularisations de trains (Messageries, Marchandises, Machines isolées et Locotracteurs)					*	
26	Modifications à la marche des trains.....	*				*	
29	Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.....	*				*	
30	Autorisation donnée aux Agents des trains de marchandises arrivant à Miramas de monter sur les machines des trains qu'ils ont accompagnés (E — MT).....					*	

NUMÉROS DES Ordres de service		SECRÉTARIAT	VOYAGEURS ET BAGAGES	G. V.	P. V.	MOUVEMENT	SIGNAUX ET APPAREILS DE SÉCURITÉ
31	Exploitation, pendant l'hiver, de la section de ligne de Montroc-le-Planet à Vallorcine (E — MT — V)		*			*	*
32	Tableaux lumineux de direction utilisés en gare de Paris pour renseigner les Mécaniciens en marche (E — MT — V)						*
33	Liste des gares et des postes intervenant dans le fonctionnement des signaux sur les lignes ou sections de lignes munies du block automatique					*	*
34	Instructions relatives au Dispatching-system (E — MT — V)					*	
35	Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.		*			*	
36	Clôture de la chasse en 1937-1938			*	*		
37	Signaux lumineux autres que les signaux lumineux du block automatique (E — MT — V)					*	*

RÉSUMÉ ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE

des matières contenues dans les Ordres de service en vigueur au 1^{er} Janvier 1938

	NUMÉROS DES ORDRES DE SERVICE
Agents autorisés à monter sur les machines.	
Autorisation de monter sur les machines isolées et dans les fourgons des trains circulant entre Marseille et La Blacarde donnée à certains Agents.....	4 (1920)
Autorisation donnée aux Agents des trains de marchandises arrivant à Miramas de monter sur les machines des trains qu'ils ont accompagnés.....	30 (1937)
Approvisionnement (Marche des wagons d').....	16 (1937)
Arrêts des trains.	
Gares autorisées à donner aux trains de marchandises des arrêts non prévus par la marche des trains	14 (1937)
Attributions des Services.	
Répartition entre les Services de l'Exploitation et de la Voie des attributions des services de signalisation électrique de télégraphie, de téléphonie, de chronométrie et de pesage....	43 (1935)
Autobus.	
Modifications aux services d'autobus.....	11, 19, 21, 29 et 35 (1937)
Autorails.	
Instructions relatives à la circulation des autorails.....	15 (1936)
Block automatique par signaux lumineux.	
Liste des gares et des postes intervenant dans le fonctionnement des signaux sur les lignes ou sections de lignes munies du block-automatique	33 (1937)
Block-system.	
Mise en service du block-system absolu avec circuits de voie.....	23 (1937)
Chasse.	
Clôture de la chasse en 1937/1938.....	36 (1937)

Chasse-neige.

Service des machines chasse-neige et des appareils Flanger	36 (1926)
Service du wagon chasse-neige spécial C. N. F. n° 1 sur la ligne de Culoz à Modane.....	41 (1931)

Choléra (Mesures à prendre pour éviter l'importation du choléra en France).	22 (1910)
--	-----------

Composition des trains.

Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.....	17 (1925)
Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.....	15 (1937)
Limitation de la vitesse maximum des trains de messageries non qualifiés mixtes (ordinaires et légers).	2 (1934)
Admission des wagons à marchandises P.V. dans les trains de messageries non qualifiés mixtes et dans les trains de voyageurs directs et omnibus (ordinaires et légers).....	
Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la composition des trains de marchandises peut dépasser 65 véhicules.....	18 (1934)

Détournement des trains.

Instructions relatives au détournement des trains en cas d'interception de ligne.....	26 (1926)
---	-----------

Dispatching-system.

Dispositions spéciales aux lignes ou sections de lignes où fonctionne le Dispatching-system .	7 (1926)
Lignes ou sections de lignes où fonctionne le Dispatching-system.....	14 (1934)
Instructions relatives au Dispatching-system.....	34 (1937)

Draisines.

Circulation des trains-draisines et des draisines.....	9 (1932)
--	----------

Freinage.

Freinage au poids des trains	26 (1924)
Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.....	17 (1925)
Dispositions spéciales à la remorque et au freinage des trains sur la section de ligne des Laumes-Alésia à Dijon-Ville.....	21 (1926)
Dispositions spéciales à appliquer aux trains de marchandises et assimilés, remorqués en simple traction, sur la section de ligne de Marseille-Saint-Charles aux Arcs.....	23 (1934)
Mesures à prendre dans le cas où la machine fournie ne posséderait pas le freinage complet correspondant à son type.....	27 (1929)

Heure.

Dispositions à prendre lorsque l'heure légale doit être avancée d'une heure, puis ultérieurement rétablie..... 8 (1918)

Marche des trains.

Publication des tableaux de marche des trains pour le service 1937-1938 et des tableaux-horaires des services d'autobus pour l'été 1937..... 11 (1937)

Modifications à la marche des trains..... } 11, 18, 19, 21, 24, 26, 29 et 35 (1937)

Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux prévus à partir du 15 Mai 1937..... 10 (1937)

Dérégularisations et Régularisations de trains..... 25 (1937)

Circulation exceptionnelle de trains transportant des voyageurs sur les lignes où ne circulent que des trains de marchandises..... 12 (1934)

Phylloxéra (Mesures préventives contre le)..... 22 (1913)

Prohibitions relatives à divers transports à l'intérieur de la France... } 8 (1937)

Réglementation du transport des huîtres, moules et coquillages, poissons, grenouilles et écrevisses.....

Ralentissements.

Mesures à prendre lorsque l'état de la voie rend nécessaire, à l'improviste, le ralentissement des trains..... 21 (1927)

Règlement général d'Exploitation (Application du).

Application des articles 234 et 328. — Dérogations aux articles 228, 229, 232 et 328..... 12 (1929)

Lignes sur lesquelles il peut être fait application du 2^e alinéa de l'article 230..... 5 (1932)

Liste des stations dont le rôle est défini par le 2^e alinéa de l'article 30..... 40 (1931)

Application de l'article 135 dans les zones continues de couverture..... 11 (1935)

Service suspendu.

Indication des lignes ou parties de lignes sur lesquelles le service est suspendu pendant une partie de la nuit..... 13 (1937)

Sifflet.

Usage du sifflet par les Mécaniciens..... 9 (1935)

Signaux. — *Voir : Block-system et Block automatique par signaux lumineux.*

Allumage et extinction des signaux fixes des gares.....	18 (1919)
Réception des trains dans certaines gares dont la signalisation comporte, à l'entrée, soit un indicateur de direction, soit un rappel de ralentissement, soit un tableau indicateur de vitesse mobile (Édition de 1937).....	37 (1926)
Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux.....	8 (1930)
Mesures ayant pour objet de signaler sur les lignes à express, à l'attention des Mécaniciens et Agents des trains, l'approche des disques rouges et des annonceurs.....	18 (1930)
Tableaux indicateurs de direction lumineux utilisés en gare de Paris pour renseigner les Mécaniciens en marche.....	32 (1937)
Mise en vigueur de la nouvelle signalisation.....	24 et 29 (1936)
Signaux combinés.....	4 (1936)
Signaux lumineux autres que les signaux lumineux du block automatique.....	37 (1937)

Trains. — *Voir : Composition des trains, Freinage, Signaux, Vitesse des trains.*

Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.....	17 (1925)
Dispositions spéciales à la remorque et au freinage des trains sur la section de ligne des Laumes-Alésia à Dijon-Ville.....	21 (1926)
Dispositions spéciales à appliquer aux trains de marchandises et assimilés, remorqués en simple traction, sur la section de ligne de Marseille-Saint-Charles aux Arcs.....	23 (1934)
Réception des trains dans certaines gares dont la signalisation comporte, à l'entrée, soit un indicateur de direction, soit un rappel de ralentissement, soit un tableau indicateur de vitesse mobile (Édition de 1937).....	37 (1926)
Accompagnement des trains sur la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine...	19 (1932)
Instructions relatives au signalement obligatoire des trains facultatifs et spéciaux sur certaines lignes ou sections de lignes.....	21 (1933)
Signaux à faire porter par les trains « ante ».....	23 (1935)
Exploitation, pendant l'hiver, de la section de ligne de Montroc-le-Planet à Vallorcine.....	31 (1937)

NUMÉROS DES ORDRES DE SERVICE	
Tunnels.	
Grand Brion (Ligne de Lyon à Marseille, par Grenoble).....	9 (1924)
Frasses (Ligne d'Andelot à La Cluse).....	10 (1924)
Mornay (Ligne de Bourg à Bellegarde).....	32 (1925)
Aubignas-Alba et des Avelas (Ligne du Teil à Alès).....	10 (1931)
Fix-Saint-Geney's (Ligne de Langeac à Saint-Étienne).....	11 (1931)
Dispositions spéciales à appliquer pour la traversée des tunnels de : Pavillon et de Morre (Ligne de Besançon-Viotte au Locle-Col-des-Roches)....	12 (1931)
Saint-Étienne, de Gravil, de La Molette, de l'Albespeyre, de l'Altier et de La Bégude (Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes).....	13 (1931)
Saint-Julien-Montricher et des Sorderettes (Ligne de Culoz à Modane).....	20 (1931)
Saint-Ferréol et de Montbrison (Ligne de Firminy à Saint-Rambert-d'Albon)..	20 (1934)
Mercières (Ligne de Lyon à Bourg).....	36 (1935)
Clamontard, de Salles et Col Bonnet, du Prieuré, du Coul, des Jacquons, de l'Encombrouse, des Celses, des Abries et de Saint-Hippolyte (Ligne de Livron à Briançon).....	30 (1936)
Thiers, de Tournaire, de Barbarin, de la Croix-Rouge, des Granetias, de Château-Gaillard, du Chêne-Rond, du Martinet (Ligne de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne-Châteaureux).....	17 (1937)
Vitesse des trains.	
Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.....	17 (1925)
Limitation de la vitesse maximum des trains directs et omnibus de voyageurs (ordinaires et légers) munis du frein continu.....	6 (1930)
Limitation de la vitesse maximum des trains de messageries non qualifiés mixtes (ordinaires et légers).....	2 (1934)
Admission des wagons à marchandises P.V. dans les trains de messageries non qualifiés mixtes et dans les trains de voyageurs directs et omnibus (ordinaires et légers).....	17 (1935)
Limitations de vitesse à observer aux abords de certains passages à niveau.....	17 (1935)
Voitures et Wagons.	
Tare à compter, pendant l'hiver, pour les voitures à voyageurs, les wagons-lits et les wagons-restaurants munis de boîtes à huile à rouleaux.....	31 (1929)

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. TUJA.

NOTE DE SERVICE (Affaires Générales)

SECRETARIAT N° 2

de l'Exploitation de la Région du Sud-Est

et

ORDRE REGIONAL N° 11 de la Direction
de l'Exploitation de la Région du Sud-Ouest.

Ces deux documents - le premier improprement appelé NOTE car il a une valeur permanente et terme note est réservé aux documents temporaires - donnent chacun une manière d'interpréter l'Ordre Général N° 3.

Ils ont voulu compléter l'Ordre Général N° 3 (sur certains points ils s'en écartent) mais leurs rédacteurs auraient été bien inspirés de se rapprocher du Service rédacteur de l'Ordre Général N° 3 en lui soumettant les difficultés d'application. Cette attitude aurait témoigné d'un heureux esprit de collaboration et permis de compléter l'Ordre Général N° 3.

INSTRUCTION REGIONALE N° 1

de la Direction d'Exploitation
de la Région de l'Ouest.

Cette Instruction Régionale ayant pour but de porter à la connaissance de tout le Personnel de la Région les règles concernant les carnets de permis des Agents devait prendre place dans les Ordres Régionaux de l'Ouest.

Les principes les plus simples de l'Ordre Général N° 3 savoir la ~~des~~ discrimination entre les documents de portée Générale adressés à tout le personnel et ceux qui concerne seulement telle ou telle catégorie d'agents ont été dans cette occasion lettre morte.

SOCIÉTÉ NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Région de l'Ouest

INSTRUCTION RÉGIONALE N° 1

Paris, le 22 Mars 1938.

AFF.
DEL.
COL.

OBJET

Carnets de permis aux
familles des agents en
activité

Trage 11000
ou réimprimé

Le carnet de permis de la famille des agents en activité prévu à l'art. 3 de l'Instruction Générale N° 17 - qui est appelé à remplacer les cartes d'identité actuellement en service - sera d'un format de 9 cm. sur 13 cm. Il comprendra, suivant des principes analogues à ceux qui ont présidé à l'établissement du carnet de permis des agents retraités :

1° - une couverture permanente formant carte d'identité et destinée à recevoir à l'intérieur une photographie (en annexe I les deux premières pages de la couverture);

2° - un fascicule amovible, comprenant un nombre de permis aller et retour correspondant au crédit de facilités de circulation applicable au titulaire.

Il existera quatre modèles de carnets :

- 1° - la série B-I, comportant 20 permis aller et retour, série destinée aux membres de la famille désignés au § B-I du Règlement, y compris les enfants de 4 à 10 ans, mais à l'exclusion des nourrices ou domestiques accompagnant les enfants âgés de moins de 4 ans.
- 2° - la série B-II, comportant 10 permis aller et retour destinés aux membres de la famille désignés en B-II;
- 3° - la série B-III; cette série concerne les père, mère de l'agent, père, mère de sa femme, qui étaient tributaires de l'ancien Ordre Général N° 531 et bénéficient, quoique n'habitant pas chez l'agent, de 10 permis gratuits et d'une carte donnant droit au tarif militaire en régime intérieur. Les carnets et fascicules de cette série seront obtenus par l'adjonction manuscrite au moment de

l'établissement des carnets d'un "I" supplémentaire au chiffre B-II des carnets de la série B-II sur les pages 1 et 2 de la couverture et sur le premier permis du fascicule qui y sera inséré ;

4° - la série C-III, comportant 10 permis aller et retour destinés aux membres de la famille désignés en C-III.

Les couvertures formant carte d'identité et les fascicules à insérer dans ces couvertures seront livrés séparément du 15 au 31 Mars.

Le travail d'établissement des cartes d'identité et de l'insertion des fascicules devra être effectué avec toute la rapidité voulue de manière que les agents soient munis des carnets de permis pour leur famille le 1er Mai au plus tard.

En vue de préparer dès maintenant le travail important que va constituer l'établissement de ces carnets, il y aura lieu d'observer les dispositions suivantes :

A l'appui des photographies des membres de sa famille, chaque agent remplira l'imprimé 'Demande de carte d'identité' Mod. 188 actuellement en usage, sur lequel il suffira de rayer les mots "carte d'identité" et de les remplacer par les mots "carnets de permis".

Les numéros des carnets qui auront été ainsi délivrés seront inscrits sur les fiches Shannon que les Services possèdent au nom de chaque agent.

Les agents devront être avisés que s'ils négligent de fournir les photographies en temps utile, ils ne pourront avoir de facilités de circulation après le 1er Mai pour les membres de leur famille.

La livraison des carnets de permis (couvertures, fascicules, approvisionnement d'agrafes) sera effectuée à chacun des Chefs d'Arrondissement ou Chefs de Services régionaux qui aura à assurer la répartition entre les services locaux chargés de l'établissement des carnets.

Afin de faciliter cette répartition, les paquets seront revêtus sur une face d'une bande de la couleur de la classe recoupée en diagonale d'une autre bande de papier : blanche pour la série B-I, rouge pour la série B-II, verte pour la série C-III.

Dès réception des carnets de permis en blanc, les services désignés procéderont immédiatement à leur établissement en remplissant les différentes rubriques mentionnées sur ces carnets.

En regard de la rubrique "résidence" on indiquera l'adresse exacte de l'agent et non sa résidence d'emploi qui sera donnée à la rubrique "grade de l'agent".

Les carnets seront revêtus de la signature du chef d'arrondissement ou du chef de service régional ou du chef local. Ils seront vérifiés et revêtus d'un timbre humide par les Arrondissements ou les Services centraux.

(Pour cette opération, chaque Service central ou Arrondissement se procurera un timbre conforme au spécimen figurant sur l'annexe N° 1.)

Les carnets de permis une fois établis, il suffira d'y insérer le fascicule en utilisant les agrafes qui auront été adressées à cet effet et de porter le numéro de ce fascicule sur la deuxième page de la couverture dans la case 1938 du tableau intitulé: "N° du fascicule de permis". Pour 1938, ce N° doit être, en principe, le même que celui du carnet.

Enfin, on insérera dans le carnet, l'instruction à consulter et à conserver pour l'utilisation du carnet de permis.

Cette instruction précise dès maintenant les conditions dans lesquelles le carnet de permis doit être utilisé par les titulaires.

En ce qui concerne les membres de la famille qui n'ont droit à une classe supérieure qu'en régime intérieur seulement ou lorsqu'ils voyagent avec l'agent, les carnets seront établis dans la classe inférieure et envoyés à la Direction régionale, appuyés des justifications utiles, pour être revêtus d'une mention spéciale contresignée (couverture seulement).

Les carnets seront remis à chaque agent par les soins du chef local qui en demandera décharge. Il y aura lieu de retirer auparavant un nombre de permis égal à celui qui aura été délivré depuis le 1er Janvier 1938 au titre du présent exercice.

L'échange de ces carnets contre les cartes d'identité actuelles aura pour conséquence de modifier le numéro de la carte d'identité inscrit sur les cartes d'approvisionnement valable 52 fois par an.

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,
LEGOUX.

2^e CLASSE

— SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région de l'OUEST

CARNET DE PERMIS

N° BI

DELIVRE PAR

SIGNATURE
DE L'AGENT

SIGNATURE
DU TITULAIRE

2^e CLASSE **90%** OUEST N° BI

^M**OUEST**

DEGRÉ DE PARENTÉ AVEC L'AGENT: _____

GRADE DE L'AGENT: _____

DATE DE NAISSANCE: **1/2**
(S'il s'agit d'un enfant)

RÉSIDENCE: _____

autres régions

N° DES FASCICULES DE PERMIS

1938	1939	1940	1941	1942

PHOTOGRAPHIE

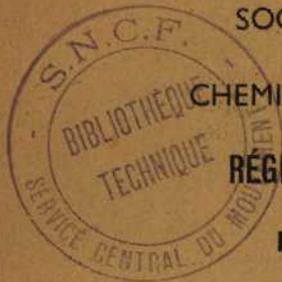
CIRCULAIRE { EXPLOITATION L306
 { MATERIEL ET TRACTION 5354
de l'Exploitation du Sud-Ouest.

L'Ordre Général N° 3 a réservé la dénomination de circulaire aux instructions qui complètent ou commentent les Ordres et les Instructions et qui sont publiées par l'Autorité dont émanent les documents auxquels elles se rattachent.

Aux termes de l'Ordre Général N° 3 la circulaire en cause devait s'appeler :

Instruction { Exploitation N°
de Service { Matériel et Traction N°

de plus les numéros de cette circulaire ne sont pas pris dans une série continue commencée le 1^{er} janvier 1938 comme prévu par l'Ordre Général N° 3. Par conséquent sur deux points importants cet Ordre Général a été absolument transgressé.



SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DU SUD-OUEST

EXPLOITATION
MOUVEMENT

Paris, le 3 mars 1938.

CIRCULAIRE

EXPLOITATION

1306

MATÉRIEL ET TRACTION

5354

**IMPUISSANCE D'UNE MACHINE A REMORQUER
SON TRAIN EN ENTIER**

Lorsque par suite d'impuissance ou pour toute autre cause, la machine d'un train ne peut continuer à remorquer son train en entier, le chef de train peut faire détacher une partie du train et, en observant les prescriptions des Règlements généraux sur la circulation (1), autoriser le mécanicien à la conduire à la plus prochaine gare ouverte au Service et à revenir reprendre le reste de son train. En tout état de cause, la partie du train restée sur la voie devra être sous la surveillance d'un agent du train.

De plus, suivant les circonstances, les dispositions suivantes doivent être prises :

1^{er} Cas. — Le chef de train dispose d'un agent pour accompagner la première partie du train.

Autant que possible, le train doit être fractionné de telle façon que le freinage d'arrêt et le freinage de dérive de chacune des deux tranches soient assurés réglementairement. Si le freinage d'une ou des deux tranches ne peut être ainsi assuré, le mécanicien doit en être prévenu et les prescriptions de l'article 12 de l'Instruction 271-2746-4351 doivent être appliquées.

2^e Cas. — Le chef de train ne dispose d'aucun agent pour accompagner la première partie du train.

S'il s'agit d'un train de voyageurs, le chef de train demande immédiatement le secours.

S'il s'agit d'un train de marchandises, le tonnage de la première tranche ne doit, en aucun cas, dépasser le tiers de la charge normale de la machine et le freinage d'arrêt et le freinage de dérive des deux tranches doivent, autant que pos-

(1) Article 17 de l'Ordre Général 12 P.-O. et article 40 de l'Ordre Général 13 P.-O., article 109 de l'Instruction n° 1 Midi et article 67 de l'Instruction n° 2 Midi.

sible, être assurés réglementairement. Le mécanicien doit être prévenu de la situation et conduire l'une et l'autre tranches en marchant avec prudence et en s'appliquant à éviter tout choc et toute réaction. En outre, si le freinage d'une ou des deux tranches n'est pas réglementairement assuré, les prescriptions de l'article 12 de l'Instruction 271-2746-4351 doivent être appliquées.

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

CARDON.

**Le Chef du Service
de l'Exploitation,**

BERTHELOT.

SOCIÉTÉ NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Paris, le 24 janvier 1938.

NOTE DE SERVICE (AFFAIRES GÉNÉRALES)

(SECRETARIAT)

Col.

RÉGION
DU
SUD-EST

N° 2

à MM. les Chefs de Division et d'Arrondissement

EXPLOITATION

1^{re} Division
SECRETARIAT

DÉNOMINATION ET PRÉSENTATION DES INSTRUCTIONS

L'Ordre Général S.N.C.F. n° 3 indique comment doivent être dénommées et présentées les Instructions d'un caractère réglementaire et permanent.

Objet.

La présente Note de Service a pour objet de préciser dans quelles conditions sont publiées les Instructions émanant de la Direction Régionale et du Service de l'Exploitation.

Dénomination
des Instructions.

Les Instructions données par la Direction de l'Exploitation s'appellent :

a) de la Région.

Ordre Régional pour les communications intéressant en principe tout le personnel de la Région ;

Instruction Régionale pour les communications n'intéressant qu'une partie du personnel de la Région.

Les Ordres Régionaux remplacent les anciens Ordres de Service (Direction P.L.M.) et les Instructions Régionales, les autres Instructions qui étaient publiées par la Direction P.L.M.

b) du Service
de l'Exploitation.

Les Instructions du Chef du Service de l'Exploitation sont données sous l'une des formes suivantes :

1° Ordre de Service.

Les Ordres de Service se substituent aux documents actuels *permanents* du même nom, avec numérotation dans une série continue partant du n° 2, le n° 1 étant réservé au répertoire annuel. En principe, les Ordres de Service sont plutôt utilisés par la Division du Mouvement.

En cas de réédition d'un Ordre de Service important actuellement en application, on rappellera, sous le nouveau numéro et d'une manière très apparente, le numéro ancien (Voir le modèle figurant en annexe).

2° Instructions de Service.

Les Instructions de Service remplacent les Circulaires de la série « Gares et Trains » et certaines des Circulaires permanentes « Application des Tarifs ».

Elles se divisent en trois groupes :

- a) Mouvement,
- b) Trafic,
- c) Affaires Générales,

et portent en titre l'indication du groupe dont elles émanent. Dans chacun des groupes, la numérotation est unique et continue, sauf dans le groupe « Trafic » où une numérotation spéciale est réservée à chacune des séries « Voyageurs », « Marchandises » et « Réclamations ». Les Instructions portent, en outre, en marge, l'indication de la Division et du Bureau qui les ont établies.

Le n° 1 de la numérotation sera toujours réservé au répertoire annuel. Les Circulaires importantes actuellement en application rappelleront, en cas de réédition, leur numéro ancien, sous le numéro nouveau, et d'une manière très apparente (Voir le modèle figurant en annexe).

3° Notes de Service.

Les Notes de Service se substituent aux Notes-Circulaires. Elles se divisent, comme les Instructions de Service, en trois groupes avec les mêmes références et indicatifs que celles-ci. Cependant, dans

chaque groupe, une classification par séries devra être établie (Ex.: Dans le groupe *Trafic* : « Voyageurs », « Marchandises », « Réclamations »; dans le groupe *Mouvement* : « Réglementation », « Horaires », « Composition des trains », etc...; dans le groupe *Affaires Générales* : « Secrétariat », « Personnel », « Permis », « Comptabilité », etc...) et chaque Note de Service devra porter l'indication de la série. La numérotation sera faite *dans chaque série*. (Voir le modèle figurant en annexe).

En cas de réédition d'une Note de Service importante, on rappellera, comme il est dit ci-dessus et d'une manière très apparente, le numéro ancien. (Voir le modèle figurant en annexe).

4^o Avis de Service.

La dénomination « Avis de Service » est réservée aux documents de caractère *temporaire* ou de moindre importance que les Instructions ou Notes de Service (Ordres de Service des Horaires, avis de mise en vigueur d'un tarif, publication d'une modification au Règlement général d'Exploitation, par exemple).

Les Avis de Service se divisent également en trois groupes; leur numérotage se fait comme celui des Notes de Service.

c) de l'Arrondissement.

Les Instructions permanentes données par les Chefs d'Arrondissement s'appellent « **Instructions d'Arrondissement** » et se substituent aux Avis-Circulaires permanents. Le numérotage des Avis-Circulaires permanents continuera à se faire dans les conditions fixées par la Note n^o 254/44-5266 D du 21 mai 1928 (2^e Division — 1^{er} Bureau).

Les autres Instructions, qui ont en général un caractère temporaire (par exemple, les Avis-Circulaires temporaires), seront intitulés :

Avis d'Arrondissement n ^o . .	}	Horaires,
		Ralentissements,
		Roulements du matériel,
		Régularisations et dérégularisations, Trains de Service,

et seront numérotés d'une manière continue dans chaque série.

Il ne sera fait usage de « **Notes d'Arrondissement** », non répertoriées que dans des cas exceptionnels: instruction de minime importance, ou de très faible durée, ou s'adressant à un petit nombre de destinataires, ou encore instructions provisoires devant être remplacées ultérieurement par d'autres Instructions indiquées ci-dessus.

Signature.

Les Ordres Régionaux, ainsi que les Instructions Régionales, sont signés par le Directeur de l'Exploitation ou par un de ses Adjointes.

Les Ordres, Instructions, Notes et Avis de Service sont signés, suivant leur importance :

par « Le Chef du Service de l'Exploitation »,
ou « Pour le Chef du Service de l'Exploitation »,

par un membre de l'État-Major ou l'un de ses collaborateurs.

Les Instructions, Avis et Notes d'Arrondissement sont signés par le Chef d'Arrondissement ou par ses Adjointes.

Présentation.

Pour la présentation des Instructions, il convient de s'inspirer respectivement des sept modèles d'en-tête, donnés en annexe, afin de se rapprocher le plus possible de la présentation prescrite par l'Ordre Général n° 3, tout en mettant en évidence la mention « Région du Sud-Est », de façon à éviter toute confusion avec les documents émanant d'autres Régions.

Il y aura lieu de prévoir notamment, en haut et à droite, un petit cartouche répondant aux prescriptions figurant en tête de la page 4 de l'Ordre Général n° 3.

Lorsqu'il s'agit d'une Instruction temporaire, il y a lieu de porter dans l'angle supérieur droit, la lettre T, suivie de la date à laquelle l'Instruction devra être retirée des collections comme périmée.

La présentation des Instructions doit se faire sous format standard 21 × 27, exception faite toutefois pour les Notes et Avis qui peuvent également être établis sous format 13 1/2 × 21.

Distribution.

Chaque fois que le Service de l'Exploitation soumet à la Direction Régionale un projet d'Ordre Régional ou d'Instruction Régionale, il doit indiquer sur un fichet, joint au dossier, le nombre d'exemplaires à livrer :

- au Service de l'Exploitation (y compris ceux destinés aux Services centraux S.N.C.F. intéressés),
- au Service de la Voie,
- au Service du Matériel et de la Traction,
- à M. le Médecin en Chef,

afin que la Direction puisse, au moment de la remise du bon à tirer, donner en même temps l'adresse des Services destinataires, de façon à éviter toute manutention inutile.

Pour la distribution des Instructions de l'Exploitation, il convient de continuer à se conformer, sauf indications contraires, aux dispositions de l'article 17 de la Note-Circulaire n° 13 (1^{re} Division — 1^{er} Bureau) du 25 septembre 1929 (Édition de 1933).

Impression.

Les Ordres Régionaux et les Instructions Régionales sont imprimés sur *papier rosé*.

Les « Ordres », « Instructions » et « Notes de Service » publiés par l'Exploitation, ainsi que les « Instructions d'Arrondissement » sont tous imprimés sur *papier bulle*. Toutefois, une dérogation est prévue pour les Instructions « TRAFIC », qui seront établies sur papier vert.

De plus, lorsqu'il s'agit d'un document autre qu'un Ordre de Service ou une Instruction de Service, dont le texte n'est pas très long, on peut, par mesure d'économie, les faire autographier sur papier buvard blanc; il en est de même pour les « Avis de Service », les « Avis d'Arrondissement » et les « Notes d'Arrondissement ».

Annexes.

Les Annexes devant modifier ultérieurement le texte d'une Instruction de l'Exploitation doivent être dénommées :

- Rectificatif n°..... à l'Ordre de Service n°.....
- ou Rectificatif n°..... à l'Instruction de Service n°.....
- ou Rectificatif n°..... à la Note de Service n°.....
- ou Rectificatif n°..... à l'Avis de Service n°.....
- ou Rectificatif n°..... à l'Instruction d'Arrondissement n°.....

Document à Annoter.

Les dispositions de la présente modifient les articles 11 à 14 de la Note-Circulaire n° 13 (1^{re} Division — 1^{er} Bureau) « Correspondance et Instructions » du 25 septembre 1929 (Édition de 1933).

En marge de ces articles, on portera la mention « Voir Note de Service (Affaires Générales) n° 2 (1^{re} Division — Secrétariat) ».

Notes abrogées.

Sont abrogées les Instructions suivantes de la 1^{re} Division (Secrétariat):

— Note n° S/257/18-B du 30 décembre aux Chefs d'Arrondissement ;

— Note de Service n° 2 (Affaires Générales S) du 4 janvier 1938 aux Chefs de Division et d'Arrondissement.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. TUJA.

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

ORDRE RÉGIONAL N°

Paris, le Janvier 1938.

COL.

RÉGION
DU
SUD-EST

DIRECTION
DE
L'EXPLOITATION

Paris, le

1938.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

ORDRE DE SERVICE

RÉGION
DU
SUD-EST

N° de l'EXPLOITATION
N° du MATÉRIEL et de la TRACTION
N° de la VOIE et des BATIMENTS

COL.

Le cas échéant : —→ (ex-Ordre de service n° — 19 —)

N° 2 Gouttabroye

Paris, le 21 Janvier 1938.

T

15 MAI 1938

Col.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

AVIS DE SERVICE (MOUVEMENT)

RÉGION
DU
SUD-EST

HORAIRES

N° 2

EXPLOITATION

2° Division
2° Bureau

(Applicable à dater du 1^{er} Février 1938)

**MODIFICATIONS A LA MARCHÉ DES TRAINS
ET AUX SERVICES ROUTIERS**

A. — Modifications à la Marche des Trains

Aix-les-Bains à Annemasse, La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet à Chamonix-Mont-Blanc.

En vue d'améliorer les relations de sports d'hiver avec la Savoie, les trains **2222/2221/2341** dont la circulation est prévue les samedis non fériés et veilles de fêtes du 18 Décembre 1937 au 26 Mars 1938, seront également mis en marche, à titre d'essai, les vendredis à partir du 1^{er} Février et jusqu'au 26 Mars 1938.

Culoz à Modane.

Pour faciliter l'accès des stations de sports d'hiver desservies par la gare de SAINT-AVRE-LA-CHAMBRE, le train rapide **603** s'arrête à cette gare les dimanches et jours de fêtes, du 1^{er} Janvier au 24 Avril 1938 (1).

Dijon à Belfort.

Par suite de nécessités de service, le train **587** affecté exclusivement aux porteurs de cartes d'abonnement de travail sera avancé de **10 minutes** sur tout son parcours et suivra l'horaire ci-après :

MONTBÉLIARD	Voyageurs	17 40	Voies intérieures
	Aiguille Ml. 484.489 (Poste 2) ... 30		
	Héricourt	17 49	65
		52	
BELFORT	P. 4 { Signal lumin. k. 499.690 } 70	18 00	60
	{ Bif. kil. 499.862 } 70		
	P. 4 bis (Aig. k. 500.811) (B) .. 40	18 01	
	Voyageurs	18 03	30

(1) Modification déjà prévue par Avis-Circulaire.

Comme conséquence, le train de marchandises **7573** ne sera plus dirigé sur BELFORT et sera par suite limité à DANJOUTIN.

La Roche-sur-Foron à
Saint-Gervais-les-Bains-
le-Fayet.

(Voir page 1).

Livron à Briançon.

Afin de permettre facilement l'accès de la station des sports d'hiver de CEUZE desservie par la station **SR** de LA-ROCHE-DES-ARNAUDS, le train rapide **2701** s'arrête à cette station les samedis et dimanches, jusqu'au 27 Mars 1938 (1).

Mâcon à Genève.

Il sera créé un point d'arrêt non géré **PA** à SAINT-JEAN-SUR-VEYLE, entre les gares de PONT-DE-VEYLE et de VONNAS.

Ce nouveau point d'arrêt sera desservi par les **TA-683, 697, 2063, 2067, 2069, 2071, 688, 700, 2064, 2066, 2068** et **2070** qui pourront s'y arrêter à la demande des voyageurs.

Comme conséquence, l'horaire de ces **TA** sera légèrement modifié entre MACON et BOURG.

Moret à Malesherbes.

(Voir ci-dessous).

Paris à Lyon (par le
Bourbonnais) Moret-les-
Sablons à Malesherbes.

L'horaire du train **6502** a été modifié comme suit entre MALESHERBES et MORET-LES-SABLONS (1).

	{	Voyageurs.....	15 51	
		(V. 6 spéciale Bourron)		
	{	Poste 2 (Bif.).....	15 55	
		Poste 4.....	16 01	18
Herbeauvilliers.....	SR		16 23	
			31	
La Chapelle-la-Reine.....			16 50	
			17 19	
BOURRON- MARLOTTE- GREZ	{	Bif. kil. 79.1.....	20 17 35	38
		Voyageurs.....	17 38	
			53	
Montigny-sur-Loing.....			18 01	40
			16	
MORET-LES- SABLONS	{	Aig. kil. 67.541 (P. 3).20	18 31	
		Faisceau pair.....	18 31	20
			18 35	

Comme conséquence, le train **10156** a été supprimé de MALESHERBES à MORET-LES-SABLONS et le train **9008** de MONTARGIS à VILLENEUVE-TRIAGE (1).

Paris à Marseille et à
Vintimille.

1° Par suite de nécessités de service, la circulation du train **6978** a été reportée entre MARSEILLE-BLANCARDE et MARSEILLE-ABEILLES par la voie 2 raccordement entre les Postes 2 et 1 de MARSEILLE-BLANCARDE et par la voie 2 Lavage ensuite (1).

(1) Modification déjà prévue par Avis-Circulaire.

L'horaire de ce train a été, par suite, modifié comme suit entre MARSEILLE-BLANCARDE-POSTE 3 et MARSEILLE-ABEILLES (1).

		6978	
MARSEILLE-BLANCARDE	Poste 3 (Bif.).....	30	9 18
	Voyageurs.....		9 20 20
	Poste 2 (Bif.).....	30	9 22
	Bif. kil. 861.462 (P. 1).....	30	9 26
MARSEILLE-ABEILLES Poste 2	Bif. kil. 1.164.....	20	— 30
	Aig. kil. 1.068.....	20	9 28 28
	Poste 2 (Bif. de Toulon kil. 0.897) ..		9 31 20
	Marchandises.....	■	9 34

2° Comme conséquence de la suppression des trains **10156** entre MALESHERBES et MORET-LES-SABLONS, le train **10155** a été supprimé de MORET-LES-SABLONS à MONTEREAU (1).

Roanne à Lyon (par Saint-Etienne).

Par suite de nécessités de service, l'horaire des trains **1282** et **1286** sera modifié comme suit, sur les parcours suivants :

		1286	1282	1286
GIVORS	Voyageurs.....	■ 15 44	15 01	16 17 18
	Poste 2 (Aiguilles).....	20		
Saint-Romain-en-Gier.....		15 49	15 09 55	16 26 55
Trèves-Burel.....		15 52	15 12	16 29
Couzon (Loire).....		15 56 56		
Rive-de-Gier.....		15 59 16		
Lorette.....		16 04 04		
Grand'Croix	Voy. (Aig. kil. 518.144 (P. 2) 60/30)	16 09 10		
	Poste 1.....	16 13		
Saint-Chamond.....	■	16 17 18	15 14	16 31
			15 15	16 32 50
			15 16	16 33
			15 18	16 35 17 03

Saint-Gervais-les-Bains-
Le Fayet à Chamonix-
Mont-Blanc.

(Voir page 1).

(1) Modification déjà prévue par Avis-Circulaire.

TRANSPORT DES EMPLOYÉS ET OUVRIERS

Les porteurs de cartes d'abonnement de travail seront admis dans les trains ci-après :

NUMÉROS DES TRAINS	PARCOURS
101	Livron à Montélimar.
113	Montereau à Sens.

GARES, STATIONS **SR** ET POINTS D'ARRÊT A SERVICE PUBLIC INTERROMPU

Compléter et modifier comme suit la nomenclature des gares, stations **SR** et points d'arrêt à service interrompu.

GARES OU STATIONS SR	HEURES		
	D'OUVERTURE	DE CLÔTURE	DE FERMETURE MOMENTANÉE
Centron	7 h. » (1)	18 h. 15 (1)	de 12 h. à 15 h. 15.

(1) en G.V. et en P.V.

B. — Modifications à la Marche des Services Routiers

Services affluents à la voie ferrée

Megève — Praz-sur-Arly.

Un nouveau service affluent, dont la période de fonctionnement pour cet hiver, est limitée au 27 mars 1938, circule suivant les horaires indiqués au tableau ci-dessous.

C-11	C-13	C-15		C-12	C-14	C-16
8 40	13 10	17 15	dép. Praz-sur-Arly.....	8 30	12 05	17 10
8 55	13 25	17 30	arr. Megève.....	8 15	11 50	16 55

Pour tenir compte des modifications qui précèdent, et de celles qui en résultent pour certains trains de marchandises, il est fait un nouveau tirage des pages :

606 à 612 et 619 à 627..... du fascicule n° 6

des tableaux ci-après de l'affiche générale de la marche des trains :

Panneau IV

Tableaux 640, 640-A et 640-B. (un bécquet).

Panneau VII

Tableaux 671. (un bécquet).

En outre, les Agents effectueront à la main les modifications suivantes sur les documents ci-après :

1° DOCUMENTS DES SERVICES ROUTIERS

Praz-sur-Arly — Megève. — Coller les bécquets rectificatifs sur le tableau n° 106 bis, page 25 des Services Routiers, et sur le tableau n° 152 bis, Panneau II de l'Affiche rose.

2° DOCUMENTS DE LA MARCHE DES TRAINS

Fascicule-Annexe et Extrait

Pages 21 et 22 du Fascicule-Annexe et 17 et 18 de l'Extrait. — Trains 2222/2224/2344. — Compléter la période de circulation de ces trains comme il est indiqué page 1.

Page 40. — Porter à **10 minutes** (au lieu de 5) le délai d'attente du train 3426, pour l'autobus en provenance de Bourbon-Lancy-le-Fourneau.

— 75. — Trains affectés au transport des employés et ouvriers. — Indiquer dans le tableau ad hoc que les voyageurs munis de cartes d'abonnements sont admis dans le train 404 de Villefranche-sur-Saône à Montélimar au lieu de Villefranche-sur-Saône à Livron, et dans le train 413 de Melun à Laroche au lieu de Melun à Montereau et de Sens à Laroche.

— 89. — Modifier la nomenclature des gares, stations **SR** et **PA** à service public interrompu comme il est indiqué page 4.

Fascicule n° 3 bis

Page 322. — Avancer de **10 minutes** l'horaire du train 587 de Montbéliard à Belfort.

Fascicule n° 4 bis

Page 417. — Modifier l'horaire des trains 1282 et 1286 comme il est indiqué page 3.

Fascicule n° 6

Page 633. — Train 603. — Compléter comme suit le renvoi (A) concernant ce train : « du 1^{er} janvier au 24 avril 1938 ce train s'arrête les dimanches et fêtes à Saint-Avre-la-Chambre ^(8 55)/₅₆ ».

Pages 667 et 669. — Train 2222/2224. — Compléter la période de circulation de ce train comme il est indiqué page 1.

Page 672. — Train 2344. — Compléter la période de circulation de ce train comme il est indiqué page 1.

Fascicule n° 9

Page 927. — Train 2704. — Piquer un renvoi (D) ainsi libellé :

Pendant la période des Sports d'Hiver, du 22 janvier au 27 mars 1938 ce train s'arrête les samedis et dimanches à La Roche-des-Arnauds (⁹/₁₈) pour desservir cette station.

Fascicule n° 11 bis

Page 1107. — Biffer l'horaire du train 10155.

— 1141. — Biffer l'horaire du train 9008 (semaine).

— 1144. — Modifier l'horaire du train 6502. Biffer l'horaire du train 10156.

Fascicule n° 13

Page 1324. — Train 7573. Supprimer l'horaire du 7573 entre la P. 4 de Belfort et la gare. Placer dans la colonne horaire de ce train un cartouche  au droit de 17,48.

Fascicule n° 20

Page 2020. — Train 6978. — Modifier l'horaire de ce train comme il est indiqué page 2.

Graphique n° 0

Bande « Paris à Villeneuve-Saint-Georges ». — Biffer le tracé du train 9008 (semaine) entre les Postes 5 et 4 de Villeneuve Saint-Georges.

Bande « Paris à Montereau ». — Biffer le tracé des trains 9008 (semaine) de Moret (Poste 1) à Villeneuve-Saint-Georges (Poste 5) et 10155 de Moret à Montereau.

Graphique n° 1

Bande « Paris à Lyon ». — Biffer le tracé des trains 9008 (semaine) de Moret (Poste 1) à Villeneuve-Saint-Georges (Poste 5) et 10155 de Moret à Montereau.

Graphique n° 2

Bande « Moret-les-Sablons à Montargis ». — Biffer le tracé des trains 9008 (semaine) de Montargis (Poste 1) à Moret (Poste 1) et 10156 de la Bif. de Bourron à Moret (Poste 3).

Rectifier le tracé du train 6502 de la Bif. de Bourron à Moret (Poste 3).

Graphique n° 2 bis

Bande « Moret-les-Sablons à Malesherbes ». — Biffer le tracé du train 10156 de Malesherbes à Moret (Poste 3).

Rectifier le tracé du train 6502 de Malesherbes à Moret (Poste 3).

Graphique n° 4

Bandes « **Raccordement des Chartreux et Marseille à Vintimille** ». — Modifier le tracé du train **6978** comme il est indiqué page 2.

Graphique n° 5

Bande « **Dôle à Belfort** ». — Rectifier le tracé du train **587** avancé de **10 minutes** de Montbéliard à Belfort.
Biffer le tracé du train **7573** entre le Poste 4 de Belfort et Belfort-Voyageurs.

Graphique n° 9

Bande « **Mâcon - Bourg** ». — Ajouter entre les gares de Pont-de-Veyle et de Vonnas le nouveau point d'arrêt non géré **PA** de Saint-Jean-sur-Veyle.

Modifier le tracé des **TA-683, 697, 2063, 2067, 2069, 2071, 688, 700, 2064, 2066, 2068** et **2070**
(Voir pages rectifiées du fascicule n° 6 l'horaire de ces trains).

Bande « **Culoz - Modane** ». — Piquer un renvoi (**S**) au train **603** pour indiquer que ce train dessert Saint-Pierre-d'Albigny et Saint-Avre-la-Chambre pendant la période des sports d'hiver dans les conditions indiquées à la page 633 du fascicule n° 6.

Graphique n° 10

Tableau des trains temporaires. — Compléter la période de circulation des trains **2221/2222/2341** comme il est indiqué page 1.

Graphique n° 14

Bande « **Livron à Briançon** ». — Piquer un renvoi (**F**) au train **2701** pour indiquer que ce train dessert La Roche-des-Arnauds les samedis et dimanches, jusqu'au 27 mars 1938.

Graphique n° 15

Bande « **Paris à Clermont-Ferrand** ». — Biffer le tracé du train **40156** entre la gare et le Poste 2 de Malesherbes.
Rectifier le tracé du train **6502** entre la gare et le Poste 2 de Malesherbes.

Graphique n° 19

Bande « **Saint-Germain-des-Fossés à Lyon par Saint-Étienne** ». — Rectifier le tracé des trains **1282** et **1286** comme il est indiqué page 3.

Affiche générale de la Marche des Trains

Panneau IV

Tableau 641. — Dans la colonne horaire du train **603** piquer un renvoi (**S**) au droit de Saint-Avre-la-Chambre et compléter le texte de ce renvoi inscrit dans les notes diverses comme suit : Il s'arrête également à Saint-Avre-la-Chambre
(^{8 55}/₅₆) les dimanches et fêtes du 1^{er} I au 24 IV 1938.

Affiche générale de la marche des trains (suite)

Panneau V

Tableaux 653 et 655. — Compléter comme suit les renvois (x) et (j) se rapportant aux trains 2222/2221 et 2341 :
Ainsi que les vendredis, à titre d'essai, du 1^{er} II au 26 III 1938.

Panneau VI

Tableau 661. — Dans la colonne horaire du train 2704 piquer un renvoi (e) au droit de La Roche-des-Arnauds et indiquer dans les notes diverses le renvoi (e) avec le texte ci-après :

Ce train s'arrête à La Roche-des-Arnauds (^{9 18}/₁₈) les samedis et dimanches jusqu'au 27-III-1938.

Affiche « Transport des ouvriers et employés »

Indiquer que le train 104 prend les porteurs de cartes d'abonnement de travail entre « Villefranche-sur-Saône et Montélimar » (au lieu de Villefranche-sur-Saône à Livron), et que le train 113 prend les porteurs de ces mêmes cartes entre « Melun et Laroche » (au lieu de Melun à Montereau et Sens à Laroche).

Le Chef du Service de l'Exploitation,

J. TUJA.

Paris, le

1938.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

INSTRUCTION DE SERVICE (MOUVEMENT)
ou (AFFAIRES GÉNÉRALES)

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

- Division
- Bureau

Le cas échéant :

N°

Col.

(ex-Circulaire Gares et Trains n° — 1899)

OU

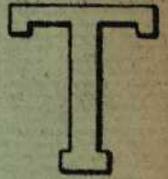
INSTRUCTION DE SERVICE (TRAFIC)
*(VOYAGEURS ou MARCHANDISES
ou RÉCLAMATIONS)*

N°

Col.

(ex-Circulaire Application des Tarifs n° — 1910)

AVIS de SERVICE (TRAFIC)
M Marchandises



1^{ER} JUILLET 1938

COL

RÉGION
du
SUD-EST

N^o 9

Exploitation
6^è Division

NOTA: Il est rappelé aux gares que lors de la mise en vigueur des dispositions visées ci-dessous, elles doivent :

- modifier, quand il y a lieu, le tableau de tête des tarifs ou la nomenclature des marchandises et le tableau synoptique du Recueil des tarifs de transit ;
- substituer la date de cette mise en vigueur à la date actuelle d'édition du tarif ;
- indiquer en marge des modifications ou des pages et béquets, le numéro du présent avis.

Date de l'affiche de proposition 1	Objet de la proposition 2	Date d'application sauf proposition ministérielle 3	Modifications à apporter aux tarifs et à certains documents 4
30 DÉCEMBRE 1937	<p align="center">— GRANDE ET PETITE VITESSE —</p> <p align="center">CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX</p> <p>Modifications des dispositions de l'article 15 (chapitre 3) (Dispositions particulières à la Petite Vitesse) relatives à la recherche de la taxe la plus réduite applicable aux expéditions à destination d'un Réseau secondaire non participant à une tarification commune avec les Grands Réseaux.</p>	4 FÉVRIER 1938	<p>Modifier comme suit à la plume le 4^e ALINEA de l'article 15 :</p> <p>.....</p> <p>"En l'absence de cette indication, la gare émettrice DOIT CHOISIR le point de transit qui CORRESPOND à l'itinéraire le plus économique DE BOUT EN BOUT elle se conforme".</p> <p>.....</p>

Date de l'affiche de proposition 1	Objet de la proposition 2	Date d'application sauf opposition ministérielle 3	Modifications à apporter aux tarifs et à certains documents 4							
30 DÉCEMBRE 1937	<p align="center">- PETITE VITESSE -</p> <p align="center">TARIF SPÉCIAL P.V. N° 100</p> <p>Insertion, dans le TABLEAU II (Titre B, du chapitre 1^{er}, § I), d'un RENVOI (e) prévoyant la possibilité d'appliquer les taux de réduction prévus pour les relations des gares de la RÉGION PARISIENNE à :</p> <p>ELBEUF-VILLE, ELBEUF-SAINT-AUBIN } ROUEN (toutes gares) } ET LE HAVRE } INVERSEMENT</p> <p>aux envois n'atteignant pas les tonnages mensuels de 150 et de 300 tonnes lorsque les envois remis par un même expéditeur et sur une même relation atteignent respectivement 1.800 ou 3.600 tonnes par an.</p>	4 FÉVRIER 1938	Les gares recevront une nouvelle édition du Tarif P.V. N° 100 à deux étoiles tenant compte des nouvelles dispositions.							
30 DÉCEMBRE 1937	<p align="center">TARIF SPÉCIAL P.V. N° 12</p> <p align="center">- CHAPITRE 1^{ER} -</p> <p>Application, aux DÉBRIS DE BRIQUES RÉFRACTAIRES, DÉBRIS DE BRIQUES DE TERRE CUITE, DÉBRIS DE TUILES EN TERRE CUITE, DÉBRIS DE CAZETTES transportés par VAGON DE 10 TONNES des barèmes ci-après :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">JUSQU'A 800 Km.</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">246</td> <td rowspan="2" style="width: 10%; vertical-align: middle;">} Marchandises non exportées</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>AU DELA</td> <td style="text-align: center;">135</td> <td></td> </tr> </table>	JUSQU'A 800 Km.	246	} Marchandises non exportées		AU DELA	135		4 FÉVRIER 1938	Les modifications utiles devront être faites à la plume dans le Tarif actuel P.V. N° 12.
JUSQU'A 800 Km.	246	} Marchandises non exportées								
AU DELA	135									
14 OCTOBRE 1937	<p align="center">TARIF SPÉCIAL P.V. N° 11</p> <p>Prorogation jusqu'au 31 MARS 1938 des dispositions du CHAPITRE 13 concernant les transports de GRAVATS ET TERRES PROVENANT DE DÉMOLITIONS OU DE FOUILLES, de PARIS-IVRY à FOMFADOUR-MAISONS-ALFORT.</p>	1 ^{ER} FÉVRIER 1938	Les nouvelles dispositions feront l'objet d'un bécquet.							

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,
Le Sous-Chef de Division,

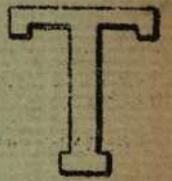
C A R L E T

J. Gouttebroze

Paris, le 31 JANVIER 1938

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

AVIS de SERVICE (TRAFIC)



Voyageurs

1^{ER} JUILLET 1938

RÉGION
du
SUD-EST

N^o 5

COL

Exploitation
6^e Division

NOTA. - Il est rappelé aux gares que lors de la mise en vigueur des dispositions visées ci-dessous, elles doivent :
- substituer la date de cette mise en vigueur à la date actuelle d'édition du tarif ;
- indiquer en marge des modifications ou des pages et béquets, le numéro du présent avis.

Date de l'affiche de proposition 1	Objet de la proposition 2	Date d'application sauf opposition ministérielle 3	Modifications à apporter aux tarifs et à certains documents 4
<p>Fas de proposition</p>	<p>DISPOSITIONS DIVERSES - TITRE VI - BILLETS D'ALLER ET RETOUR DÉLIVRÉS À L'OCCASION DES CONGRÈS</p> <p>Modifier, comme il est indiqué ci-après l'article 1 - Demande :</p> <p>- 1^{er} alinéa, il y a : Secrétariat Général de la S.N.C.F. 88, rue St Lazare, il faut : SERVICE COMMERCIAL DE LA S.N.C.F. 54, BOULEVARD HAUSSMANN,</p> <p>- 2^{ème} alinéa, il y a : Le Secrétariat Général ... il faut : LE SERVICE COMMERCIAL</p>	<p>Dès réception</p>	<p>Rectifications à faire à la plume.</p>

Tarifs à modifier 1	Objet des nouvelles dispositions 2	Date d'application 3
<p>TARIF INTERNATIONAL "Voyageurs, bagages et Objets non accompagnés" FRANCE - GRANDE-BRETAGNE</p>	<p>Publication d'un relevé de modifications concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les NOUVELLES TAXES MARITIMES ET ANGLAISES à comprendre dans les prix des billets directs émis à destination de l'Angleterre VIA DUNKERQUE, VIA DIEPPE et VIA LE HAVRE. - les SURTAXES LOCALES temporaires à percevoir dans les relations VIA LE HAVRE. 	<p>1^{ER} FEVRIER 1938</p>
<p>Tarif de l'Union Internationale pour l'émission de billets à coupons combinés</p>	<p>Publication :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un 8^{ème} SUPPLÉMENT aux Conditions de transport et Nomenclature alphabétique, - d'un 7^{ème} SUPPLÉMENT aux Prescriptions d'exécution et Nomenclature Numérique, tenant compte, en dehors de modifications de détail, <ul style="list-style-type: none"> - de l'INSERTION DE PARCOURS BULGARES, - de la MODIFICATION DES TAXES POUR LES PARCOURS ROUMAINS, - de la CARTE DES PARCOURS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BULGARE, - d'un COMPLÉMENT A L'INSTRUCTION DE DÉCEMBRE 1937 concernant les facilités accordées pendant la période du 1^{er} Décembre 1937 au 31 Décembre 1938 aux voyageurs séjournant au moins 7 jours EN AUTRICHE, - d'une INSTRUCTION concernant la MAJORATION DE 5 % des prix de transport EN BELGIQUE, - d'un RELEVÉ comportant la SUPPRESSION de certaines séries ITALIENNES se rapportant à des parcours maritimes. 	<p>10 FEVRIER 1937</p>
<p>Tarif International "Voyageurs et Bagages" FRANCE - LUXEMBOURG d'une part PAYS-BAS d'autre part (Edition du 15 Mai 1932)</p>	<p>MAJORATION des TAXES "Voyageurs" afférentes aux PARCOURS BELGES de transit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pages RECTIFICATIVES 46 et 59 au fascicule II - Prix de transport :- 	<p>A substituer dès réception aux pages actuelles</p>

Tarif pour le transport des Voyageurs (isolés et en groupes)
des Bagages, des Chiens et des Colis Express
entre

les gares des Chemins de fer français, d'une part, les gares de Breisach, Kehl, Neuenburg et Wintersdorf (gares frontières uniques de la rive droite du Rhin) d'autre part.

Les gares prendront note d'appliquer, à PARTIR DU 1^{ER} FEVRIER ET JUSQU'A NOUVEL AVIS, les suppléments correspondant au cours de 1 R.M. = 13 francs français (série 13).

Mention du présent Avis sera portée sur :

- le tarif précité
- la Circulaire N° 98 (1937 - Application des Tarifs).

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,
Le Sous-Chef de Division,
DURAND

Paris, le

1938.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

NOTE DE SERVICE (MOUVEMENT)

ou (TRAFIC)

ou (AFFAIRES GÉNÉRALES)

RÉGION
DU
SUD-EST

(Voyageurs, ou Marchandises, ou Réclamations,
ou Réglementation, ou Horaires,
ou Secrétariat, ou Personnel, etc...)

COL.

EXPLOITATION

... * Division
... * Bureau

N° _____

à MM. les Chefs de Division et d'Arrondissement

Le cas échéant : —> (ex-Note - Circulaire n° _____)

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

* Division
* Bureau

AVIS DE SERVICE (Mouvement)
ou (Trafic)
ou (Affaires Générales)

(Voyageurs, ou Marchandises, ou Réclamations,
ou Réglementation, ou Horaires, ou Secrétariat,
ou Personnel, etc...)

N° _____

à MM. les Chefs de Division
et d'Arrondissement

T

31 DÉCEMBRE 1938

COL.

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

INSTRUCTION D'ARRONDISSEMENT (Mouvement)
ou (Trafic)
ou (Affaires Générales)

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

* Arrondissement

N° _____

Col.

T

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

AVIS D'ARRONDISSEMENT (Horaires)
ou (Ralentissement)
ou (Roulement)
ou _____

31 DÉCEMBRE 1938

CoL.

RÉGION
DU
SUD-EST

EXPLOITATION

* Arrondissement

N° _____



SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Del.
Col.

D. R. — S. O

ORDRE RÉGIONAL N° II

SÉRIE F (2^e tirage)

PRESCRIPTIONS DE SERVICE

ARTICLE PREMIER

Dispositions
générales.

La marche générale et l'exécution du service sont régies, autant que possible, par des prescriptions écrites.

Ces prescriptions prennent des noms différents suivant l'autorité dont elles émanent, et suivant, d'une part, leur durée plus ou moins étendue ou, d'autre part, leur portée plus ou moins générale.

L'Ordre Général n° 3 émanant de M. le Directeur Général de la S. N. C. F. fixe les règles concernant le classement et l'envoi des documents de service.

Le présent Ordre Régional précise la nature, la dénomination et le but des prescriptions de service émanant du Directeur de l'Exploitation, des Chefs de Service et des Chefs d'Arrondissement de la Région du Sud-Ouest.

ART. 2

Prescriptions
émanées
du Directeur
de l'Exploitation
de la Région.

Ces prescriptions sont de deux sortes :

1° — les textes réglementaires fondamentaux, appelés « **Ordres Régionaux, série F.R.** », préparés par le service actif intéressé (ou par le Service le plus qualifié, s'ils intéressent plusieurs Services), sont soumis à l'approbation du Directeur de l'Exploitation de la Région et, s'il y a lieu, en tout ou partie à l'homologation ministérielle, par l'intermédiaire du Directeur Général de la S. N. C. F.

Les Ordres Régionaux de la série F.R. renferment, indépendamment des lois et décrets sur la police des Chemins de fer, et à l'exclusion des questions déjà réglées par des Ordres Généraux et Instructions Générales, les règles essentielles en matière de sécurité (signaux, composition et circulation des trains ; service des mécaniciens et chauffeurs, des chefs de train et conducteurs, des aiguilleurs ; entretien et surveillance de la voie, etc...) ;

2° — les autres prescriptions ont trait :

— soit aux matières administratives d'ordre intérieur communes à tous les services et non réglées par des documents émanant de la Direction Générale de la S. N. C. F. ;

— soit aux dispositions législatives ou réglementaires d'ordre général (lois, décrets et arrêtés ministériels) non reprises dans les Ordres Généraux, les Instructions Générales et les Ordres Régionaux de la Série F.R., à l'exception toutefois de ceux de ces textes réglementaires qui visent des matières techniques d'ordre particulier.

Elles comprennent :

- 2^e Cote jointe
- a) des Ordres Régionaux de la Série F,
 - b) des Circulaires de la Série F pour l'application des Ordres Régionaux des Séries F.R. ou F,
 - c) des Notes Régionales.

ART 3

Ordres Régionaux de la Série F.

Les **Ordres Régionaux de la Série F** sont des documents réglementaires permanents.

Ils sont numérotés de 1 à 1.000 et sont répartis dans cette série de numéros suivant un plan analytique des questions traitées.

ART. 4

Notes Régionales.

Les **Notes Régionales** sont des textes d'un caractère temporaire destinés à porter à la connaissance du personnel certains événements et certains renseignements susceptibles de l'intéresser.

Chaque Note Régionale porte l'indication du délai pendant lequel elle doit être maintenue dans les collections, délai qui, en principe, ne doit pas excéder un an.

Les Notes Régionales sont caractérisées par leur date de publication.

ART. 5

Circulaires pour l'application des Ordres Régionaux

Les **Circulaires pour l'application des Ordres Régionaux de la Série F** sont des documents (temporaires). Celles de leurs dispositions qui conservent un caractère permanent seront ultérieurement incorporées, soit dans les Ordres Régionaux, soit dans des annexes aux Ordres Régionaux.

Chacune de ces Circulaires porte la référence à l'Ordre Régional auquel elle se rapporte.

ART. 6

Prescriptions émanées des Chefs des Services Actifs.

Les prescriptions émanées des Chefs des trois Services Actifs (Exploitation, Voie et Bâtiments, Matériel et Traction), s'appliquent aux matières non reprises dans les documents émanant de la Direction Générale et du Directeur de l'Exploitation de la Région et notamment :

- a) aux questions techniques, aux questions de mouvement et, plus généralement, aux questions dont l'application n'intéresse que les trois Services Actifs ;

b) aux textes d'ordre législatif et réglementaire non repris dans les documents émanant de la Direction Générale et de la Direction de l'Exploitation de la Région.

Elles comprennent dans chaque Service :

1° — des Ordres de Service, Série F, pour les communications intéressant l'ensemble du Service ;

2° — des Instructions de Service, Série F, pour les communications n'intéressant qu'une partie du Service ;

3° — des Circulaires, Série F, pour l'application des Ordres de Service, Série F, et des Instructions de Service, Série F ;

4° — des Avis, Série F ;

5° — des Notes de Service.

Il peut, en outre, être établi, sous forme de notices technologiques, livrets techniques, manuels, guides, etc..., certains documents relatifs soit à des travaux ou objets de nature spéciale, soit à un groupe d'opérations à effectuer par une catégorie déterminée d'agents. Dans le second cas, ces documents peuvent, le cas échéant, être constitués en tout ou en partie par des textes ou extraits de textes figurant dans les Ordres Généraux, les Instructions Générales, les Ordres Régionaux, les Ordres de Service, les Instructions de Service et les Circulaires en vigueur et intéressant spécialement les catégories d'agents auxquelles les documents sont destinés.

Enfin, le Service de l'Exploitation peut, seul ou en collaboration avec les autres Services Actifs, établir en matière de signalisation, de mouvement et de sécurité, des documents spéciaux à certaines gares, à certaines lignes, à certaines catégories de lignes, ou à l'ensemble de certains points particuliers du Réseau. La forme, la dénomination et la numérotation de ces documents sont fixées par le Chef du Service de l'Exploitation, qui les soumet, lorsque leur nature le comporte, à la signature ou à l'approbation du Directeur de l'Exploitation de la Région.

ART. 7

Ordres de Service
Série F.

Les **Ordres de Service de la Série F** sont divisés en deux catégories suivant l'importance des prescriptions qui y sont contenues.

Les points les plus importants sont contenus dans les Ordres de Service (1^{re} Série) faisant l'objet dans chaque Service du classement et du numérotage analytique (1^{re} Série) ci-après :

- de 1 à 1.000 au Service de l'Exploitation ;
- de 2.001 à 3.000 au Service de la Voie et des Bâtiments ;
- de 4.001 à 5.000 au Service du Matériel et de la Traction.

Les matières moins importantes pour lesquelles la doctrine est moins assise, font l'objet du classement analytique ci-dessous (2^e Série) :

- de 1.001 à 2.000 au Service de l'Exploitation ;
- de 3.001 à 4.000 au Service de la Voie et des Bâtiments ;
- de 5.001 à 6.000 au Service du Matériel et de la Traction.

Les Ordres de Service dont l'importance le comporte sont soumis au Directeur de l'Exploitation de la Région et, par l'intermédiaire de celui-ci, au Directeur Général de la S. N. C. F., s'ils doivent être, en tout ou en partie, homologués par l'Administration Supérieure.

ART. 8

Instructions
de Service
de la Série F.

Les **Instructions de Service de la Série F** ont le même objet que les Ordres de Service de la Série F avec toutefois cette différence qu'ils intéressent seulement une partie du Service au lieu de s'appliquer à l'ensemble de celui-ci. Comme les Ordres de Service, elles comportent deux séries numérotées, la première :

- de 6.001 à 6.500 au Service de l'Exploitation ;
- de 7.001 à 7.500 au Service de la Voie et des Bâtiments ;
- de 8.001 à 9.500 au Service du Matériel et de la Traction ;

la seconde :

- de 6.501 à 7.000 au Service de l'Exploitation ;
- de 7.501 à 8.000 au Service de la Voie et des Bâtiments ;
- de 8.501 à 9.000 au Service du Matériel et de la Traction.

La première série s'applique aux matières les plus importantes et la deuxième à celles qui le sont moins.

Les Instructions de Service dont l'importance le comporte sont soumises au Directeur de l'Exploitation de la Région et au Directeur Général de la S. N. C. F. si elles doivent être soumises à l'homologation ministérielle.

ART. 9

Circulaires
pour l'application
des Ordres
de Service, Série F,
et des Instructions
de Service, Série F.

Les **Circulaires pour l'application des Ordres de Service, Série F, et des Instructions de Service, Série F**, sont destinées à préciser des points particuliers ou à indiquer des modalités d'application des prescriptions figurant dans les Ordres de Service de la Série F et les Instructions de Service de la Série F.

ART. 10

Avis, Série F.

Les **Avis, Série F**, concernent des prescriptions d'un caractère non permanent et pouvant être classées par catégorie suivant la nature des prescriptions qui y sont contenues.

Dans chaque nature de prescriptions, les Avis reçoivent un numérotage continu : c'est ainsi qu'il existe des Avis horaires, des Avis de chantiers de travaux, etc...

ART. 11

Notes de Service.

Les **Notes de Service** sont destinées, soit à notifier au personnel, en les commentant au besoin, des prescriptions de service nouvelles ou des modifications aux prescriptions en vigueur, soit à porter à sa connaissance des renseignements d'ordre divers tels que : abrogations de documents non prévues par d'autres documents nouveaux, mise en vigueur de tarifs nouveaux, nominations de personnel, ouverture de concours, élections diverses, etc...

Chaque Note de Service indique le délai, fixé au maximum à un an, pendant lequel elle doit être conservée. Ce délai peut être exceptionnellement prorogé par une Note de Service ultérieure.

Les Notes de Service sont caractérisées par leur date. Celles qui se reproduisent périodiquement peuvent être caractérisées par une lettre indice.

ART. 12

Ordres de Service,
Instructions
de Service,
Circulaires, Avis
et Notes de Service
communs aux trois
Services Actifs ou
à deux d'entre eux.

Il peut, d'accord entre les Chefs de Service intéressés, être publié des Ordres de Service, Instructions de Service, Circulaires, Avis ou Notes de Service communs aux trois Services actifs ou à deux d'entre eux. Les prescriptions de cette nature portent en tête, et simultanément, les numéros qui leur reviennent, s'il y a lieu, dans la classification propre à chacun des Services intéressés.

ART. 13

Prescriptions
émanant des Chefs
d'Arrondissement.

Les prescriptions d'Arrondissement prennent le nom « Notes d'Arrondissement », pour celles d'un caractère non permanent.

Ces prescriptions n'ont jamais un caractère général; leur portée ne doit pas dépasser les limites de l'Arrondissement où elles sont émises.

Les prescriptions de service émises par le Chef d'Arrondissement ne doivent, en aucun cas, contenir des commentaires généraux de textes émanant du Directeur Général, du Directeur de l'Exploitation de la Région ou des Chefs des Services.

ART. 14

Dispositions
générales

1° — **Date et signature** — Les prescriptions écrites, quelle qu'en soit la nature, sont datées. Elles sont en outre signées, à l'exception des Ordres Régionaux, des Ordres de Service et des Instructions de Service, pour lesquels le titre du document équivaut à la signature du Directeur de l'Exploitation de la Région, s'il s'agit d'un Ordre Régional et du ou des Chefs des Services intéressés s'il s'agit d'un Ordre de Service ou d'une Instruction de Service.

2° — **Format et couleur** — Les prescriptions de service sont établies sur un format uniforme dans chaque catégorie (21 × 27 ou 13,5 × 21) et tirées sur papier rosé pour les Ordres Régionaux et Instructions Régionales, sur papier bulle pour les autres documents (1).

Les documents sur papier bulle porteront encadrée et en gros caractères, en haut et à droite, la mention « S. O. », de manière à bien distinguer ces documents des documents des anciennes collections P.O. et des anciennes collections Midi encore en vigueur.

3° — **Modification et abrogation** — Sauf dans le cas de délégation particulière, aucune prescription de service ne peut être modifiée ou abrogée que par l'autorité qui l'a édictée ou une autorité supérieure.

Toute nouvelle prescription entraînant modification ou abrogation de textes ou parties de textes antérieurs porte l'indication précise de ces textes ou parties de textes; elle est en principe accompagnée des béquets ou pages rectificatifs utiles à coller sur les textes modifiés, la correction à la main ne devant être prescrite que pour les modifications de très minime importance.

(1) Pour les documents de Service des séries F et les notes de Service, il est employé du papier bulle de teinte chamois.

Lorsque la modification d'un texte antérieur se fait par substitution à ce texte d'une rédaction nouvelle, cette dernière reçoit le même numéro que le texte abrogé, dont elle est distinguée par l'indication d'un numéro de tirage (2^e tirage, 3^e tirage...). La nouvelle prescription précise la date et, s'il y a lieu, le numéro du tirage de la prescription qu'elle remplace.

4° — **Notification des prescriptions de service** — Les prescriptions de service qui ne sont pas notifiées par des notes de service ou des notes d'arrondissement, font l'objet de bordereaux d'envoi.

5° — **Table des matières** — Il est établi, pour les Ordres Régionaux, les Instructions Régionales, les Ordres de Service et les Instructions de Service, des Tables des matières spéciales à chaque série de prescriptions et qui sont remises à tous les détenteurs de cette série.

Toute prescription nouvelle et toute prescription modifiant ou abrogeant une prescription antérieure, doit mentionner les corrections à apporter à la Table des matières correspondante par chacun de ses détenteurs.

Il est d'autre part dressé périodiquement et en principe, au moins une fois par an, des relevés des textes en vigueur d'un caractère non permanent pour permettre la vérification de ces séries par leurs détenteurs.

ART. 15

Collections
de prescriptions
de service.

Les prescriptions de service distribuées aux Fonctionnaires et Agents de la Région sont groupées en collections, dans lesquelles les documents sont réunis et classés par nature.

Il existe trois catégories de collections :

- 1° — les collections personnelles ;
- 2° — les collections d'emploi, de bureau ou de poste ;
- 3° — les collections d'études.

ART. 16

Collections
personnelles.

Certains Fonctionnaires et Agents sont, en raison de leur grade ou des fonctions qu'ils occupent, dotés de **collections personnelles** des prescriptions de service qui les intéressent en raison de leur emploi.

Lorsqu'un Fonctionnaire ou Agent est nommé à un emploi comportant l'attribution d'une collection personnelle, il reçoit, contre émargement, avant d'entrer en fonctions, les documents constituant cette collection, et les conserve jusqu'à ce qu'il vienne à occuper un emploi ne comportant pas attribution d'une collection de cette catégorie. A ce moment, il remet les documents, également contre émargement, soit à son Chef de Service, soit au Fonctionnaire désigné pour les recevoir et s'assurer qu'elles sont au complet et en bon état.

ART. 17

Collections
d'emploi, de bureau
ou de poste.

Les Fonctionnaires et Agents qui ne sont pas dotés de collections personnelles disposent de **collections d'emploi, de bureau ou de poste**.

Ces collections sont constituées de manière à comprendre tous les documents intéressant les Fonctionnaires ou Agents appelés à les consulter. Elles sont accompagnées d'un inventaire des séries de documents les composant. Ces collections sont attachées à l'emploi, au bureau ou au poste et non aux personnes occupant cet emploi ou ce poste ou travaillant dans ce bureau.

Chaque collection de cette catégorie est confiée aux soins d'un Fonctionnaire ou d'un Agent spécialement désigné dans chaque cas.

ART. 18

Collections
d'études.

Il peut être créé des **collections d'études** destinées à faciliter la formation professionnelle des Agents désireux de s'instruire.

Certaines de ces collections sont collectives et déposées dans certains centres désignés, pour y être consultées par le personnel intéressé; d'autres sont individuelles et mises pour un temps déterminé, en vue notamment de la préparation d'un examen ou d'un concours, à la disposition des agents spécialement désignés à cet effet.

Les collections d'études peuvent comprendre, en sus des prescriptions prévues par le présent Ordre, certains documents spéciaux d'études, tels que tarifs, cours, conférences, etc...

En dehors des périodes pendant lesquelles elles sont confiées à titre individuel à un agent désigné, les collections d'études sont placées sous la surveillance d'un Fonctionnaire ou Agent responsable de leur conservation et de leur tenue à jour.

ART. 19

Conservation
et tenue à jour
des collections.

Tout agent détenteur d'une collection, que ce soit à titre personnel, de manière permanente (collections personnelles) ou temporaire (collections individuelles d'études) ou en raison d'une désignation spéciale (collection d'emploi ou collections d'études), en assure sous sa responsabilité la conservation et la mise à jour. Il en donne émargement lorsqu'il la reçoit, et en tire émargement, lorsqu'elle lui est reprise, sur une liste indiquant les séries de prescriptions comprises dans la collection; cet émargement est précédé de la vérification de la Table des matières de chaque série, ainsi que de la composition de la série.

ART. 20

Rôle des Chefs
de Service.

Les Chefs des Services règlent, chacun pour ce qui concerne son Service, la distribution des prescriptions de service et leur répartition entre les diverses catégories de collections définies ci-dessus ainsi que la composition de celles-ci.

Ils fixent les règles à observer pour le classement des prescriptions de service dans les collections et leur mode de conservation. Ils prescrivent toutes mesures utiles pour la désignation des agents responsables des diverses collections et pour la tenue à jour de celles-ci (établissement et mise au point continu ou périodique des tables et relevés prévus à l'article 13).

Enfin, ils surveillent la stricte exécution des prescriptions de service. Ils déterminent les examens servant à contrôler que les Fonctionnaires et Agents chargés d'appliquer les dites prescriptions en ont une parfaite connaissance.

Art. 21

Mesures d'ordre
et dispositions
transitoires.

Nonobstant les dispositions des articles 2 à 13 du présent Ordre Régional, seront maintenues en vigueur, à titre transitoire et jusqu'à abrogation explicite, les prescriptions de service encore en vigueur particulières à chacun des anciens Réseaux d'Orléans et du Midi, ainsi que les prescriptions de service en vigueur, communes à l'ensemble des Réseaux P.O. et Midi.

Les séries de prescriptions ainsi maintenues à titre transitoire sont soumises aux dispositions des articles 14 à 20 (sauf le 2° de l'article 14) du présent Ordre Régional.

L'Annexe n° 1 au présent Ordre Régional indique la correspondance entre les titres des prescriptions P.O., des prescriptions Midi et des prescriptions P.O.-Midi préexistantes et ceux qui seront désormais en vigueur.

Les agents détenteurs de ces collections de documents devront apporter à la main, tant sur les tables analytiques figurant en tête du recueil que sur ces documents eux-mêmes, les modifications de désignation qui sont indiquées dans le tableau de l'Annexe n° 1 en substituant au titre actuel (titre de la colonne de gauche) le titre nouveau (titre de la colonne de droite); les numéros actuels seront, bien entendu, conservés.

C'est ainsi, par exemple, que le Règlement Général n° 2 Signaux devient l'Ordre Régional n° 2, Série F.R. Signaux.

MESURES D'ORDRE

Est abrogé, à dater de la publication du présent Ordre :

— l'Ordre Régional n° 11 du 14 août 1934 (ancien Ordre de Direction n° 11 du Réseau P.O.-Midi).

Paris, le 1^{er} janvier 1938.

D. R. — S. O.

ANNEXE N° I

A L'ORDRE RÉGIONAL N° II, SÉRIE F (2^e tirage)

TABLEAU DE CORRESPONDANCE ENTRE LES TITRES DES PRESCRIPTIONS P.O., DES PRESCRIPTIONS MIDI ET DES PRESCRIPTIONS P.O.-MIDI PORTANT UNE DATE ANTERIEURE AU 1^{er} JANVIER 1938 ET LES TITRES DES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES DE LA RÉGION DU SUD-OUEST DANS LE CADRE DE LA RÉGLEMENTATION S. N. C. F.

Prescriptions réglementaires P.O., Midi et P.O.-Midi	Prescriptions réglementaires correspondantes pour la Région du Sud-Ouest dans le cadre de la réglementation S. N. C. F.
P.O.-MIDI	
— Ordres de Direction P.O.-Midi.	— Ordres Régionaux, Série F.
— Lettres D.G. P.O.-Midi.	— Circulaires Régionales, Série F.
— Règlements Généraux P.O.-Midi.	— Ordres Régionaux, Série F.R.
— Ordres du Jour P.O.-Midi.	— Notes Régionales.
— Instructions P.O.-Midi.	— Ordres de Service, Série F (1 ^{re} série).
— Circulaires P.O.-Midi.	— Ordres de Service, Série F (2 ^e série).
— Ordres Spéciaux.	— Instructions de Service, Série F (2 ^e série).
— Ordres de Service temporaires.	— Avis.
— Avis 10000.	— Notes de Service.
P.O.	
— Ordres Généraux P.O.	— Ordres Régionaux, Série O.R.
— Instructions P.O.	— Ordres de Service, Série O (1 ^{re} série).
— Circulaires P.O.	— Ordres de Service, Série O (2 ^e série).
MIDI	
— Règlements Midi.	— Ordres Régionaux, Série M.R.
— Instructions 1 et 2.	— Ordres Régionaux, Série M.R., n° 1 et 2.
— Ordres de Direction Midi.	— Ordres Régionaux, Série M.
— Ordres du Jour de la Direction Midi.	— Sont abrogés.
— Ordres de Service, séries A, B, C, etc..., Midi.	— Ordres de Service, Séries A, B, C, etc...
— Circulaires Midi: B, L, M, R, S, ST, T.	— Circulaires pour l'application des Ordres de Service correspondants (à indiquer).
— Ordres du Jour.	

Les tableaux ci-dessus sont, s'il y a lieu, à compléter et préciser par chacun des Chefs de Service pour les prescriptions émanant de leur Service.

Les désignations figurant dans la colonne de droite devront être seules employées désormais dans la correspondance.

OG n° 3

Classement et envoi des instructions

Projet

Paris, le

1938.

ORDRE GENERAL N° 3

Classification

CONSTITUTION DES INSTRUCTIONS.

Le présent tirage annule et remplace le tirage du 1^{er} janvier 1938. (Classement et envoi des Instructions).

CHAPITRE I

DENOMINATION DES INSTRUCTIONS

des instructions données en vue de

Article 1
Généralités.

L'organisation Générale et l'exécution du service sont réglées ^{de} autant que possible par des instructions écrites. Ces instructions prennent des noms différents suivant l'autorité dont elles émanent, leur ^{caractère permanent ou non,} durée plus ou moins longue, l'étendue de leur diffusion.

Article 2

Instructions permanentes du Directeur Général.

Les instructions permanentes données par le Directeur Général ou par délégation par les Directeurs des Services Centraux, s'appellent :

ORDRE GÉNÉRAL pour les instructions essentielles intéressant l'ensemble du personnel de la S.N.C.F.

INSTRUCTION GÉNÉRALE : d'une part, pour les instructions ^{autres} sans caractère essentiel intéressant l'ensemble du Personnel (instructions générales de la Série Administrative et de la série Personnel, voir ci-après)

- d'autre part, pour les instructions concernant une partie seulement du personnel et qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution -(gares, dépôts, ateliers, districts etc...)

suivant les cas).

NOTE GÉNÉRALE pour les instructions ne concernant qu'une partie du personnel et qui sont à diffuser ^{sur tout les cas connus} jusqu'aux Services Centraux, Directions Régionales ^{et} Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

En outre, des ORDRES DU JOUR sont consacrés aux communications importantes, ^{du Directeur Général} sans caractère réglementaire, ~~du Président du Conseil d'Administration ou du Directeur Général.~~

Article 3

Les instructions permanentes données par les Directeurs

Instructions permanentes des Directions

d'Exploitation des Régions s'appellent :

ORDRE RÉGIONAL pour les instructions intéressant tout le personnel de la Région.

NOTE RÉGIONALE pour les instructions qui sont à diffuser ^{sur tout les cas connus} jusqu'aux Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Instructions permanentes des Directions

Partitions
10

10

Article 4 Les instructions permanentes données par les Chefs des Services Régionaux s'appellent :

Instructions permanentes des Chefs des Services Régionaux.

INSTRUCTION DE SERVICE pour les instructions qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution (gares, dépôts, ateliers, districts etc... suivant le cas).

NOTE DE SERVICE pour les instructions qui sont à diffuser seulement jusqu'aux Chefs de Division et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements du Service intéressé.

Article 5 Les instructions permanentes données par les Chefs d'arrondissements à leurs services d'exécution s'appellent:

Instructions permanentes des Chefs d'arrondissements

INSTRUCTION D'ARRONDISSEMENT.

°
°°

Article 6 Les ORDRES, les INSTRUCTIONS et les NOTES pourront être complétés ou commentés par l'autorité qui les a établis, sous la forme de :

Circulaires.

- Circulaires pour l'application de l'Ordre A...
- Circulaires pour l'application de l'Instruction B...
- Circulaires pour l'application de la Note C...

Article 7
Mise à jour
des
Instructions
Rectificatifs

Les modifications à apporter aux différentes instructions font l'objet des Rectificatifs numérotés d'une manière continue dans une série propre à chaque Instruction.

Article 8
Instructions
de caractère
militaire.

Les instructions publiées par les organismes mixtes (Commission Centrale des Chemins de fer; Commission Régionales, Sous-Commissions) constituent des séries particulières dénommées :

- Instructions de la Commission Centrale des Chemins de fer N°...
- Instructions de la Commission Régionale des Chemins de fer N°...
- Instructions de la Sous-Commission des Chemins de fer N°...

Parmi les autres Instructions de caractère militaire émanant uniquement des Services de la S.N.C.F. :

- A) celles qui n'ont pas un caractère confidentiel et qui doivent être distribuées durant le temps de paix prennent place dans les séries ordinaires définies précédemment;
- B) celles dont le caractère est confidentiel constituent des séries particulières portant la mention "service spécial".

Article 9
Instructions
temporaires

Les instructions temporaires émanant des différents services de la S.N.C.F. sont données soit par simple lettre soit sous la forme d'AVIS numérotés ou non dans des séries

continues

Par exemple :

"Avis Horaires N°....." émanant de la Division du Mouvement d'un Service d'Exploitation.

"Avis-Titres N°....." émanant des Services Financiers.

"Avis-Ralentissements N°..." émanant d'un Arrondissement du Service de la Voie et des bâtiments.

"Avis-roulement N°....." émanant de la Division Traction d'un Service du Matériel et Traction.

CHAPITRE II

PRESENTATION DES INSTRUCTIONS.

Article 10
Rédaction
des
Instructions

Le style des instructions doit être simple et bien adapté aux besoins.

Chaque instruction doit être divisée en chapitres et articles numérotés comportant des titres précis.

Article 11
Indication des
Services Rédacteurs
Indicatifs des
différents Services
de la S.N.C.F.

Les instructions de la Direction Générale portent dans la marge de gauche de la première page, au dessous de la mention "Société Nationale des Chemins de fer Français", l'indicatif du Service et, le cas échéant, de la Division qui en a assuré l'élaboration et la rédaction. Lorsqu'une instruction est établie en commun par deux ou plusieurs

services, elle ne doit comporter qu'un seul indicatif : celui du Service qui a la gérance du document.

Les indicatifs des différents Services sont les suivants :

- D - Direction Générale
- S - Secrétariat Général
- B - Budget
- X - Contentieux
- M - Service Central du Mouvement
- T - Service Central du Matériel
- V - Service Central des Installations Fixes
- P - Service Central du Personnel
- C - Service Commercial
- F - Services Financiers
- A - Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés
- O - Service de l'Organisation Technique.

Dans le cas des Ordres et Notes Régionales, le nom de la Direction est porté en toutes lettres, dans le cas des instructions et notes de Service il en est de même pour le nom du service.

Au surplus les indicatifs des Directions Régionales et des Services Régionaux seront les suivants :

- DR - Direction Régionale
- EX - Service de l'Exploitation
- MT - Service du Matériel et de la Traction
- VB - Service de la Voie et des Bâtiments,

ces lettres étant elles-mêmes suivies de l'indicatif propre à la Région (E.N.O.SE.SO.).

Les indicatifs des Divisions Centrales et Régionales seront constitués par l'indicatif du Service, suivi d'une

lettre minuscule caractéristique.

Article 12
Signature
des Instructions.

Les Ordres Généraux sont signés par le Directeur Général
~~ou le Directeur Général Adjoint.~~

Les Instructions et Notes Générales sont signées : soit
par le Directeur Général ~~ou le Directeur Général Adjoint,~~
soit par délégation, par les Directeurs des Services Centraux

Les Ordres Régionaux et Notes régionales sont signés
par les Directeurs d'Exploitation des Régions ^{qui} contresignent,
le cas échéant, les Instructions de service communes à plu-
sieurs services.

Article 13
Impression
des Instructions

Les diverses instructions définies ci-dessus sont éta-
blies sur papier de format 21 x 27; toutefois le format
13,1/2 x 21 peut également être adopté pour les lettres et
avis, et les éditions portatives des instructions série
sécurité peuvent provisoirement être imprimées sur les for-
mats utilisés actuellement dans les Régions pour ces éditions.

- Les Ordres Généraux et les Ordres du Jour sont im-
primés sur papier blanc glacé.
- Les Instructions Générales -série sécurité-, peuvent
être imprimées sur papier blanc, et sur format 10,5 x 21.
- Les Instructions Générales -autres séries- sont impri-
mées sur papier bleu.
- Les Instructions de caractère militaire émanant du
Service Central du Mouvement sont imprimées sur papier
jaune.

- Les Ordres Régionaux sont imprimés sur papier rose.
- Les circulaires pour l'application des Ordres, Instructions et Notes sont imprimées sur le même papier que les documents auxquels elles se rattachent.
- Les autres documents sont imprimés sur papier bulle ou simplement tirés au duplicateur.

CHAPITRE III

NUMÉROTATION DES INSTRUCTIONS

Article 14 Les Ordres Généraux, Régionaux, ainsi que les Ordres du Jour reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Ordres Généraux
Ordres Régionaux
et Ordres du
Jour.

Article 15 Les Instructions Générales constituent des séries distinctes suivant le tableau ci-après. Toutefois les questions n'intéressant qu'un nombre limité d'organismes d'exécution (par exemple les gares d'une ligne électrifiée déterminée) peuvent faire l'objet d'Instructions Générales hors-série.

Instructions et
Notes Générales

Les Instructions Générales reçoivent dans leur série (le cas échéant simultanément dans plusieurs séries), ou dans la collection hors-série une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Séries des Instructions Générales	Questions Traitées	Diffusion dans le cas (1) (2) des Instructions Générales				
		Gares	Dépôts	Ateliers et postes d'entretien	Districts	Grands Magasins
Administrative	Questions sans caractère essentiel intéressant tout le personnel & questions d'Ordre Général ou Adm ^t ne rentrent pas dans les autres séries.	X	X	X	X	X
Mouvement	Questions de Mouvement dans les séries de l'Exploitation	X	X	X	X	
Commercial		X				
Traction		X				
Matériel			X			
Voie et Bâtiments				X		X
Personnel	Questions de personnel intéressant l'ensemble du Personnel de la S.C.F.P.	X	X	X	X	X
Personnel de l'Exploitation	Questions particulières au personnel de l'Exploitation	X				
Personnel du Matériel & Traction	Questions particulières au personnel du Mat & Traction		X	X		
Personnel de la Voie et Bâtiments	Questions particulières au personnel de la Voie et Bâtiments					X
Contrôle des Recettes		X				

- (1) Les instructions Générales hors séries sont diffusées suivant la nature des questions traitées.
- (2) Les Instructions Générales de certaines séries peuvent exceptionnellement être diffusées à d'autres organismes d'exécution que ceux qui sont indiqués au tableau ci-dessus. Mention explicite en est faite au dessous du titre de l'Instruction par exemple : Instruction Général Mouvement N° 14 (Cette Instruction est distribuée exceptionnellement aux dépôts du Service de la Traction).

Les Notes Générales sont classées en séries et hors-séries comme les Instructions Générales et sont numérotées comme elles à partir du 1^{er} janvier 1938.

Une série spéciale de Notes Générales est créée pour les questions d'Approvisionnement, Commandes et Marchés; une autre série spéciale est créée pour les questions de Comptabilité Générale.

En outre une série spéciale "Service Centraux" est réservée aux Notes Générales intéressant seulement les Services Centraux.

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 2 les Notes Générales sont diffusées seulement jusqu'aux Services Centraux, Directions Régionales, Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Lorsque les Notes Générales doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements, elles portent en outre un 2^{ème} numéro précédé de la lettre A. Ce deuxième numéro constitue le numéro d'ordre des Notes Générales de cette série qui ont à être diffusées jusqu'aux Arrondissements.

Premier exemple :

Note Générale - Série Commerciale N° 31 Signifie :
1°.- que cette Note est la 31^{ème} de la Série Commerciale
2°.- qu'elle n'a pas à être diffusée jusqu'aux Arrondissements.

Deuxième exemple :

Note Générale - Série Commerciale N° 32 signifie :
A 17
1°.- que cette Note est la 32^{ème} de la série Commerciale

- 2°.- qu'elle est à diffuser jusqu'aux Arrondissements;
- 3°.- qu'elle est la 17^{ème} Note de la Série Commerciale qui devra figurer dans les collections des Arrondissements du Service intéressé.

Article 16
Notes Régionales

Les Notes Régionales sont classées dans chaque Région en une seule série et reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} juillet 1938.

Lorsqu'elles doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements elles portent, en outre un deuxième numéro précédé de la lettre A. Ce deuxième numéro constitue le numéro d'ordre des Notes Régionales qui ont à être diffusées jusqu'aux Arrondissements.

Article 17
Instructions et
Notes de Service
Instructions
d'arrondissement

Les Instructions de Service sont classées par séries suivant la liste ci-après et reçoivent dans leur série (éventuellement dans plusieurs séries) une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Service de l'Exploitation	}	Série Administrative
		Série Mouvement
		Série Commerciale
		Série Etudes

Service du Matériel et de la Traction	}	Série Administrative
		Série Traction
		Série Matériel
		Série Etudes

.....

Service de la Voie
et des Bâtiments

Série Administrative
Série Entretien
Série Etudes

Il en sera de même des Notes de Service et des Instructions d'Arrondissement.

Lorsque les Notes de Service doivent être diffusées aux Arrondissements elles reçoivent un 2^e numéro précédé de la lettre A. Ce deuxième numéro ~~de~~ ^{est} le numéro d'ordre des Notes de Service qui ont à être diffusées jusqu'aux Arrondissements.

Article 18
Rééditions

Lorsqu'une Instruction de caractère fondamental est rééditée par suite des modifications importantes qui lui sont apportées, il convient, pour faciliter la tâche du personnel d'exécution et éviter la révision des Instructions locales qui s'y réfèrent, de conserver le numéro de classement de l'Instruction fondamentale et de porter simplement sur le nouveau tirage :

" Le présent tirage annule et remplace le tirage du.."

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19
Distribution
des
Instructions

Chaque Direction Régionale établit des tableaux de

Sans doute de l'avis de l'inspecteur
répartition des divers documents indiquant, suivant la nature des diverses Instructions, le nombre d'exemplaires à diffuser.

Ces tableaux sont communiqués au Secrétariat Administratif de la S.N.C.F., 88, rue St-Lazare, afin de permettre de déterminer à priori le nombre de tirages nécessaires, sans devoir consulter dans chaque cas d'espèces les Directions Régionales.

Les Ordres ou Instructions à afficher, à remettre aux délégués ou à mettre dans les collections à la disposition du personnel portent inscrits dans la marge de droite de la première page :

- Aff dans le cas de diffusion par affichage dans les Services intéressés.
- Del dans le cas de documents à remettre aux délégués intéressés.
- Col dans le cas de documents à mettre dans les collections à la disposition du personnel intéressé.

Article 20
Répertoire
d'Instructions

Chaque année, au cours de la 1^{ère} quinzaine de janvier, chaque service rédacteur établit pour chacune des familles d'Instructions suivies par lui, un répertoire donnant la liste chronologique des documents en vigueur.

Ce répertoire comporte, en outre, une analyse, classé par ordre alphabétique, des matières traitées dans l'ensemble

des Instructions de la nature considérée avec indication des documents à consulter pour chaque matière.

Les répertoires sont diffusés selon le cas par le Secrétariat Administratif de la S.N.C.F. ou par les Régions.

Les Instructions antérieures au 1^{er} janvier 1938 émanant des Directions Régionales, des Services Régionaux et des Arrondissements pourront conserver provisoirement leurs appellations et leurs numéros d'origine.

Celles des Instructions qui seront encore en vigueur au 1^{er} janvier 1942 recevront, à cette date, une dénomination correspondant aux règles posées dans le présent Ordre Général. Elles recevront, en même temps, un numéro pris dans une série spéciale pour chaque nature d'Instruction avec l'indication "Série ancienne".

Les répertoires publiés à partir du 1^{er} janvier 1942 devront comprendre tout d'abord les documents (série ancienne) qui sont d'ailleurs appelés à disparaître progressivement, puis les documents postérieurs au 1^{er} janvier 1938.

Dans chaque Service Central et Régional, un fonctionnaire spécialement désigné et dont le nom est communiqué au Secrétaire Administratif de la S.N.C.F. est responsable de l'exécution du présent Ordre Général, notamment au point de vue de la présentation correcte, de la diffusion et du classement des Instructions.

Article 21
Instructions
antérieures
au
1^{er} janvier
1938.

Article 22
Fonctionnaires
chargés de
l'application
du présent
Ordre Général.

Ce fonctionnaire vérifie que les Instructions préparées par son Service visent explicitement les documents antérieurs de la S.N.C.F. sur le même sujet, et abrogent nettement les documents contraires ou remplacés.

Le Secrétaire Administratif de la S.N.C.F. est spécialement chargé de ce travail en ce qui concerne les Instructions soumises à la signature du Directeur Général. Il règle la numérotation et la diffusion de toutes les Instructions et Notes Générales ^{et assure leur impression}. Il est en outre chargé de conseiller les fonctionnaires des Services Centraux et Régionaux spécialisés à l'application du présent Ordre Général et de régler l'archivage des Instructions de toute nature préparée par les Services Centraux.

L'application du présent Ordre Général va amener à revoir la dénomination et la numérotation des Instructions aux Instructions postérieures au 1^{er} janvier 1938 afin de les faire rentrer dans les nouvelles règles.

Ce travail sera entrepris sans délai en vue d'établir un tableau de correspondance pour l'ensemble de la Direction Générale et des Services Centraux et des tableaux pour les Régions.

Le Directeur Général,

*ne signer pas
de l'hygiène par
la date de son
entrée*

Article 23
Dispositions
particulières
applicables
aux Instructions
postérieures
au
1^{er} janvier
1938.

Paris, le 15 septembre 1938.

COL.

AD

Soumis avant tirage
à M. Le Berron

CLASSIFICATION DES INSTRUCTIONS

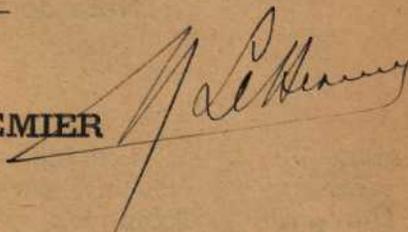
Le présent tirage annule et remplace le tirage du 1^{er} janvier 1938
(Classement et envoi des Instructions)

14/9. D.

14 SEPT 1938

M. Berron
An'v'ant le tirage
M. Berron

CHAPITRE PREMIER



14 SEPT 1938

Nomination des Instructions

Article 1.
Généralités.

Les instructions données en vue de l'organisation générale et de l'exécution du service prennent des noms différents suivant l'autorité dont elles émanent, leur caractère permanent ou non, l'étendue de leur diffusion.

Article 2.
Instructions permanentes
du Directeur Général.

Les instructions permanentes données par le Directeur Général ou par délégation par les Directeurs des Services Centraux, s'appellent :

Ordre Général

pour les instructions essentielles intéressant l'ensemble du personnel de la S.N.C.F.;

Instruction Générale :

— d'une part, pour les autres instructions intéressant l'ensemble du Personnel (instructions générales de la Série Administrative et de la Série Personnel — voir ci-après).
— d'autre part, pour les instructions concernant une partie seulement du personnel et qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution — (gares, dépôts, ateliers, districts, etc. . . . , par exemple).

Note Générale

moins variables

pour les instructions ne concernant qu'une partie du personnel et qui sont à diffuser, suivant le cas dans les Services Centraux, les Directions Régionales, les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

En outre, des **Ordres du Jour** sont consacrés aux communications importantes du Directeur Général sans caractère réglementaire.

Article 3.
Instructions
permanentes
des
Directeurs
de l'Exploitation
des Régions.

Les instructions permanentes données par les Directeurs de l'Exploitation des Régions s'appellent :

- Ordre Régional** pour les instructions intéressant tout le personnel de la Région.
- Note Régionale** pour les instructions qui sont à diffuser dans les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Article 4.
Instructions
permanentes
des Chefs des services
Régionaux.

Les instructions permanentes données par les Chefs des Services Régionaux s'appellent :

- Instruction de Service** pour les instructions qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution (gares, dépôts, ateliers, districts, etc..., par exemple).
- Note de Service** pour les instructions qui sont à diffuser seulement dans les Divisions et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Article 5.
Circulaires.
Consignes

Les instructions permanentes sont complétées ou commentées, le cas échéant, par l'autorité qui les a établies, sous la forme de **Circulaires**.
Exemple :

- Circulaires pour l'application de l'Ordre Général A....
- Circulaires pour l'application de l'Instruction de Service B....
- Circulaires pour l'application de la Note Régionale C....

Les instructions d'exécution, correspondantes aux instructions permanentes sont données, le cas échéant, par l'**Autorité chargée de l'exécution** sous la forme de **Consignes**. Exemple :

Consigne du ...^{me} Arrondissement pour l'exécution de l'Ordre Général A.

Article 6.
Notices
~~Instructions strictement~~
techniques.

Les instructions strictement techniques concernant le fonctionnement ou l'entretien du matériel et des installations sont données sous forme de **Notices Techniques**, classées en séries suivant les instructions qui seront données par le Directeur du Service Central du Matériel et le Directeur du Service Central des Installations Fixes.

Article 7.
Instructions
de caractère militaire.

Les instructions publiées par les organismes mixtes (Commission Centrale des Chemins de fer, Commissions Régionales, Sous-Commissions) constituent des séries particulières dénommées :

- Instructions de la Commission Centrale des Chemins de fer N°....
- Instructions de la Commission Régionale des Chemins de fer N°....
- Instructions de la Sous-Commission des Chemins de fer N°....

Parmi les autres Instructions de caractère militaire émanant uniquement des Services de la S.N.C.F. :

— a) celles qui n'ont pas un caractère confidentiel et qui doivent être distribuées dès le temps de paix prennent place dans les séries ordinaires définies précédemment ;

— b) celles dont le caractère est confidentiel constituent des séries particulières portant la mention « Service spécial ».

Article 8.
Instructions
non permanentes.

Les instructions non permanentes sont données soit par simple lettre, soit par **Décision**, soit sous la forme d'**Avis** numérotés ou non dans des séries continues.

Par exemple :

- « Avis-Horaires N°... » émanant de la Division du Mouvement d'un Service de l'Exploitation d'une Région.
- « Avis-Titres N°... » émanant des Services Financiers.
- « Avis-Ralentissement N°... » émanant d'un Arrondissement du Service de la Voie et des Bâtiments.
- « Avis-Roulement N°... » émanant de la Division de la Traction d'un Service du Matériel et Traction.
- « Décision » émanant d'un service quelconque.

Article 9.
Mise à jour
des
instructions.— Rectificatifs

Les modifications à apporter aux différentes instructions font l'objet des **Rectificatifs** numérotés d'une manière continue dans une série propre à chaque instruction.

Ces modifications seront présentées sous la forme de béquets ou de pages nouvelles à coller sur les documents qu'ils concernent. Ce n'est qu'exceptionnellement que les modifications seront à faire à la plume.

Art 10 (par art 90)

CHAPITRE II

Présentation des Instructions

Article 10.
Rédaction
des
instructions.
Documents abrogés.

Le style des instructions doit être simple et bien adapté aux besoins. Chaque instruction doit être divisée en chapitres et articles numérotés comportant des titres précis.

Les instructions doivent indiquer explicitement dans leur 1^{re} page les ~~documents~~ ^{pour être supprimés} qu'ils abrogent.

Article 11.
Indications des Services
Rédacteurs. — Indicatifs
des
différents Services
de la S. N. C. F.

Les instructions de la Direction Générale portent dans la marge de gauche de la première page, au-dessous de la mention « Société Nationale des Chemins de fer Français », l'indicatif du Service et, le cas échéant, de la Division qui en a assuré l'élaboration et la rédaction. Lorsqu'une instruction est établie en commun par deux ou plusieurs Services, elle ne doit comporter qu'un seul indicatif : celui du Service qui a la gérance du document.

Les indicatifs de la Direction Générale et des Services Centraux sont les suivants :

- D — Direction Générale.
- S — Secrétariat Général.
- B — Budget.
- X — Contentieux.
- M — Service Central du Mouvement.
- T — Service Central du Matériel.
- V — Service Central des Installations Fixes.
- P — Service Central du Personnel.

- C — Service Commercial.
- F — Services Financiers.
- A — Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés.
- O — Service de l'Organisation Technique.

Dans le cas des Ordres ^{Régionaux} et Notes Régionales, le nom de la Région est porté en toutes lettres; il en est de même pour le nom du Service dans le cas des Instructions et Notes de Service.

En cas de besoin, les Directions Régionales et les Services Régionaux pourront utiliser les indicatifs ci-après :

- DR — Direction Régionale;
- EX — Service de l'Exploitation;
- MT — Service du Matériel et de la Traction;
- VB — Service de la Voie et du Bâtiment,

ces lettres étant elles-mêmes suivies de l'indicatif propre à la Région (E., N., O., SE., SO.).

Les indicatifs des Divisions Centrales et Régionales seront constitués par l'indicatif du Service, suivi d'une lettre minuscule caractéristique.

Article 12.
Signature
des
instructions.

Les Ordres Généraux sont signés par le Directeur Général.

Les Instructions et Notes Générales sont signées, soit par le Directeur Général, soit par délégation, par les Directeurs des Services Centraux.

Les Ordres Régionaux et Notes Régionales sont signés par les Directeurs de l'Exploitation des Régions qui contresignent, le cas échéant, les Instructions de Service communes à plusieurs Services.

Les signatures des instructions seront toujours précédées du titre du signataire et, en cas de délégation, du titre du fonctionnaire qui a donné délégation.

Exemple :

*Le Directeur du Service Central du Mouvement,
P. O. : Le Chef de la Division Centrale
du Mouvement-Voyageurs,
X...*

Article 13.
Impression
des
instructions.

Les diverses instructions définies ci-dessus sont établies sur papier de format 21×27; toutefois le format 13,1/2×21 peut également être adopté pour les lettres et avis, et les éditions portatives des instructions « série sécurité » peuvent provisoirement être imprimées sur les formats utilisés actuellement dans les Régions pour ces éditions.

— Les Ordres Généraux et les Ordres du Jour sont imprimés sur papier blanc glacé.

— Les Instructions Générales — série sécurité — sont imprimées sur papier blanc non glacé.

— Les Instructions Générales — autres séries — sont imprimées sur papier bleu.

— Les Instructions ayant trait au Service spécial de Chemins de fer et émanant du Service Central du Mouvement sont imprimées sur papier jaune.

— Les Ordres Régionaux sont imprimés sur papier rose.

— Les Circulaires pour l'application des Ordres ^{et} Instructions ~~et~~ sont imprimées sur le même papier que les documents auxquels elles se rattachent.

— Les autres documents sont imprimés sur papier bulle ou simplement tirés au duplicateur.

CHAPITRE III

Numérotation des Instructions

Article 14.
Ordres Généraux.
Ordres Régionaux
et
Ordres du Jour.

Les Ordres Généraux, Ordres Régionaux, ainsi que les Ordres du Jour reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Article 15.
Instructions Générales
Séries.

Les Instructions Générales constituent des *séries distinctes* définies au tableau ci-après.

Toutefois les questions n'intéressant qu'un nombre limité d'organismes d'exécution (par exemple les gares d'une ligne électrifiée déterminée ou toutes les gares frontières) font l'objet d'Instructions Générales « *hors-série* » classées en certain nombre de collections.

Les Instructions Générales hors-série portent l'indication des services ou des agents à qui elles sont destinées.

Exemple :

Instruction Générale Hors-Série Commerciale N° 4
destinée aux gares douanières.

Les Instructions Générales reçoivent dans leur série (*le cas échéant simultanément dans plusieurs séries*), ou dans la collection « *hors-série* » une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Le tableau ci-après indique la diffusion prévue, en principe pour les diverses séries d'Instructions Générales :

SÉRIES des INSTRUCTIONS GÉNÉRALES	QUESTIONS TRAITÉES	DIFFUSION A ASSURER JUSQU' AUX ORGANES D' EXÉCUTION (1) (2)				
		de l'Exploi- tation	de la Traction	du Matériel	de la Voie et des Bâtiments	des Magasins
Administrative	Questions, sans caractère essentiel, intéressant tout le personnel et questions d'ordre général ou admi- nistratif ne rentrant pas dans les autres séries.	X	X	X	X	X
Sécurité		X	X	X	X	
Mouvement	Questions de Mouvement du ressort du Service de l'Exploitation.	X				
Commercial		X				
Traction			X			
Matériel				X		
Voie et Bâtiments					X	
Approvisionnements, commandes et marchés.		X	X	X	X	X
Personnel	Questions de personnel intéressant l'ensemble du Personnel de la S. N. C. F.	X	X	X	X	X
Personnel de l'Exploita- tion	Questions particulières au personnel de l'Exploita- tion	X				
Personnel du Matériel et Traction	Questions particulières au personnel du Matériel et Traction.		X	X		
Personnel de la Voie et Bâtiments	Questions particulières au personnel de la Voie et Bâtiments.				X	
Finances et Comptabilité.		X	X	X	X	X
Services Financiers. — Gares		X				

(1) Les Instructions Générales « hors séries » sont diffusées suivant la nature des questions traitées.

(2) Les Instructions Générales de certaines séries peuvent exceptionnellement être diffusées à d'autres organismes d'exécution que ceux qui sont indiqués au tableau ci-dessus. Mention explicite en est faite au-dessous du titre de l'Instruction. Par exemple : Instruction Générale Mouvement N° 14. (Cette instruction est distribuée exceptionnellement aux dépôts du Service de la Traction.)

Article 16.

Notes Générales.

Swiss

Les Notes Générales sont classées comme les Instructions Générales en séries distinctes dont la définition est la même que pour les Instructions Générales; elles font également l'objet de collections hors-série.

En outre une série spéciale « Services Centraux » est réservée aux Notes Générales intéressant seulement les Services Centraux.

Les Notes Générales sont numérotées suivant les mêmes principes que les Instructions Générales.

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 2 les Notes Générales sont diffusées, suivant le cas, dans les Services Centraux, les Directions Régionales, les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Lorsque les Notes Générales doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements, elles portent, en plus de leur numérotation réglementaire, un second numéro précédé de la lettre A.

Premier exemple :

Note générale. — Série Commerciale N° 31 signifie :

- 1° Que cette note est la 31° de la Série Commerciale ;
- 2° Qu'elle n'a pas à être diffusée jusqu'aux Arrondissements.

Deuxième exemple :

Note générale. — Série Commerciale N° 32 signifie :

A 17

- 1° Que cette note est la 32° de la Série Commerciale ;
- 2° Qu'elle est à diffuser jusqu'aux Arrondissements ;
- 3° Qu'elle est la 17° note de la Série Commerciale qui devra figurer dans les collections des Arrondissements du Service intéressé.

Article 17.
Notes Régionales.

Les Notes Régionales sont classées dans chaque Région en une seule série et reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Lorsqu'elles doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements, elles portent, en plus de leur numérotation réglementaire, un deuxième numéro précédé de la lettre A.

Article 18.
Instructions
et
Notes de Service. — Séries.

Les Instructions de Service sont classées par séries suivant la liste ci-après et reçoivent dans leur série (éventuellement dans plusieurs séries) une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

- Pour le Service de l'Exploitation { Série Administrative EX
Série Mouvement EX
Série Commerciale EX
Série Études EX
- Pour le Service du Matériel et de la Traction { Série Administrative MT
Série Traction MT
Série Matériel MT
Série Études MT
- Pour le Service de la Voie et des Bâtiments { Série Administrative VB
Série Entretien VB
Série Études VB

Il en sera de même pour les Notes de Service.

Lorsque les Notes de Service doivent être diffusées aux Arrondissements, elles reçoivent, en plus de leur numérotation réglementaire, un deuxième numéro précédé de la lettre A.

Article 19.
Sous-séries.

Par délégation du Directeur Général et sur la proposition du Directeur du Service Central intéressé, le Directeur du Service de l'Organisation Technique est chargé de créer les sous-séries nécessaires, aussi bien pour les Instructions et Notes Générales que pour les Instructions et Notes de Service. Les sous-séries créées seront adoptées uniformément ^{dans} pour tous les Services Régionaux intéressés. Lorsque la série sera divisée en sous-séries,

Centraux et

l'Instruction ou la Note prendront le nom de la série (sans numéro) et celui de la sous-série (avec numéro). Exemple :

Instruction Générale Série Commerciale
Sous-série Coordination N° 3

Instruction de Service Série Commerciale **EX**
Sous-série Tarifs Voyageurs N° 5

Article 20.
Rééditions.

Lorsqu'une instruction de caractère fondamental est rééditée par suite des modifications importantes qui lui sont apportées, il convient, pour faciliter la tâche du personnel d'exécution et éviter la révision des instructions locales qui s'y réfèrent, de conserver le numéro d'ordre de l'instruction fondamentale et de porter simplement sur le nouveau tirage :

« Le présent tirage annule et remplace le tirage du..... ».

*duquel
art 10*

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

Article 21.
Distribution
des
instructions.

Chaque Direction Régionale établit des tableaux de répartition des divers documents indiquant, suivant la nature des diverses Instructions, le nombre d'exemplaires à diffuser.

Ces tableaux sont communiqués au Secrétariat Administratif de la S. N. C. F., 88, rue St-Lazare, afin de permettre de déterminer à priori le nombre de tirages nécessaires, sans devoir consulter, dans chaque cas d'espèce, les Directions Régionales.

Les Ordres ou instructions à afficher, à remettre aux délégués ou à mettre dans les collections à la disposition du personnel, portent inscrits dans la marge de droite de la première page :

- Aff. dans le cas de diffusion par affichage dans les Services intéressés ;
- Del. dans le cas de documents à remettre aux délégués intéressés ;
- Col. dans le cas de documents à mettre dans les collections à la disposition du personnel intéressé.

Article 22.
Classement suivant une
nomenclature simplifiée.

La Circulaire n° 1 en date du 14 Janvier 1938 pour l'application de l'Ordre Général n° 3 et son annexe restent en vigueur. Pour faciliter le classement, suivant les données de la nomenclature simplifiée qui fait l'objet de cette circulaire, les diverses instructions porteront, à l'angle supérieur droit de leur première page, l'indication du numéro correspondant de cette nomenclature.

Article 23.
Répertoire d'instructions.

Chaque année, au cours de la première quinzaine de janvier, chaque service rédacteur établit pour chacune des familles d'instructions suivies par lui, un répertoire donnant la liste chronologique des documents en vigueur.

Ce répertoire comporte, en outre, une analyse, classée par ordre alphabétique, des matières traitées dans l'ensemble des instructions de la nature considérée avec indication des documents à consulter pour chaque matière.

Les répertoires sont diffusés selon le cas par le Secrétariat Administratif de la S. N. C. F. ou par les Régions.

Article 24.
Instructions antérieures
au
1^{er} janvier 1938.

Les instructions antérieures au 1^{er} Janvier 1938 émanant des Directions Régionales, des Services Régionaux et des Arrondissements, pourront conserver provisoirement leurs appellations et leurs numéros d'origine.

Celles de ces instructions qui seront encore en vigueur au 1^{er} Janvier 1942 recevront, à cette date, une dénomination correspondant aux règles posées dans le présent Ordre Général.

Les répertoires publiés à partir du 1^{er} Janvier 1942 devront comprendre tout d'abord les documents antérieurs au 1^{er} Janvier 1938 qui sont d'ailleurs appelés à disparaître progressivement, puis les documents postérieurs.

Article 25.
Impression
des
instructions.
Fonctionnaires chargés
de l'application du présent
Ordre Général.

Dans chaque Service Central et Régional, un fonctionnaire spécialement désigné et dont le nom est communiqué au Secrétaire Administratif de la S. N. C. F. est responsable de l'exécution du présent Ordre Général, notamment au point de vue de la présentation correcte, de la diffusion et du classement des instructions.

Ce fonctionnaire vérifie que les instructions préparées par son Service visent explicitement les documents antérieurs de la S. N. C. F. sur le même sujet, et abrogent nettement les documents contraires ou remplacés.

Le Secrétaire Administratif de la S. N. C. F. est spécialement chargé de ce travail en ce qui concerne les instructions soumises à la signature du Directeur Général ou signées par délégation par les Directeurs des Services Centraux. Il règle la numérotation et la diffusion de toutes les Instructions et Notes Générales et assure leur impression s'il y a lieu. Il est en outre chargé de conseiller les fonctionnaires des Services Centraux et Régionaux spécialisés à l'application du présent Ordre Général et de constituer une collection intégrale des instructions de toute nature préparées par les Services Centraux.

Article 26.
Dispositions particulières
applicables
aux
instructions postérieures
au
1^{er} janvier 1938.

L'application du présent Ordre Général va amener à revoir la dénomination et la numérotation des instructions postérieures au 1^{er} Janvier 1938, afin de les faire rentrer dans les nouvelles règles.

Ce travail sera entrepris sans délai en vue d'établir un tableau de correspondance pour l'ensemble de la Direction Générale et des Services Centraux et des tableaux pour chacune des Régions.

Article 27.
Entrée en vigueur
du présent
Ordre Général.

Le présent Ordre Général entrera en vigueur le 15 octobre 1938.

Le Directeur Général,
R. LE BEJNEFRAIS

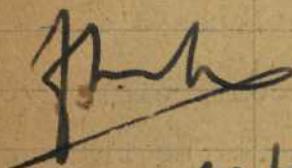
REVISION DE L'ORDRE GENERAL N° 3

L'Ordre Général N° 3 du 1^{er} janvier 1938 intitulé "Classement et envoi des Instructions" pose un certain nombre de principes simples. En bref il réserve les termes Ordres, Instructions, Circulaires pour les documents permanents, les termes Notes et Avis pour les instructions temporaires. Il appelle "Ordres" les documents de portée générale adressés à l'ensemble du personnel placé sous l'autorité dont ils émanent et "Instructions" ceux qui concerne seulement telle ou telle catégorie d'agents. Enfin il attribue les qualificatifs Général, Régional, de Service, de Subdivision etc... suivant l'autorité qui publie les documents.

Sans doute des exemples plus nombreux auraient dû accompagner l'Ordre Général N° 3, sans doute aussi certaines difficultés d'application auraient dû être tranchées par ce document, mais celui-ci, pour incomplet qu'il soit, indique tout au moins les grandes lignes suivant lesquelles doivent être réglées les instructions de la S.N.C.F. S'il n'est pas étonnant que des difficultés d'application aient été tranchées d'une manière différente par les divers organismes de la Société, on ne peut qu'être surpris de constater que plusieurs de ces organismes, parmi lesquels les Services Centraux, aient agi, semble-t-il, comme si l'Ordre Général N° 3 n'existait pas, et aient

A. Renaud

Com mis en
point.



23/3

procédé chacun à sa manière, sans se soucier de la place relative que ses instructions doivent occuper dans l'ensemble de la réglementation et de l'ordre qui doit régner dans celle-ci.

Quelques exemples sont rassemblés dans mon dossier qui montrent à quel degré dangereux on est allé dans cette voie. Il est grand temps de réagir.

La nouvelle édition de l'Ordre Général N° 3, sans modifier les grands principes de l'édition actuelle, s'inspire plus que celle-ci des besoins pratiques d'exécution. La décomposition en séries : série commerciale, mouvement, etc... suivant la nature des questions traitées, et la numérotation à l'intérieur de ces séries sont beaucoup mieux adaptées aux besoins des services et des agents d'exécution. D'autre part une circulaire commentant l'Ordre Général N° 3 donnera de nombreux exemples d'application. Il n'empêche que le nouveau document n'a pas la prétention de régler tous les cas qui peuvent se présenter dans une matière aussi délicate. Pour maintenir l'unité de doctrine il sera nécessaire que chaque Service se rapproche du Secrétariat Administratif qui pourra ainsi suivre dans son ensemble l'application de l'Ordre Général N° 3 et qui réglera les questions d'accord avec le Service de l'Organisation Technique .

L'expérience montrera comment il faudra parfaire le document en cause dont l'importance ne doit pas vous échapper.

SOCIÉTÉ NATIONALE

ORDRE GÉNÉRAL N° 3

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Paris, le 20 septembre 1938.

Col.

Nm
84

Les "Avis Généraux" sont
assimilés aux I. G. mais
ne sont pas permanents.
(Même répartition que
les I. G.)

CLASSIFICATION DES INSTRUCTIONS

Le présent tirage annule et remplace le tirage du 1^{er} janvier 1933
(Classement et envoi des instructions)

CHAPITRE PREMIER

Dénomination des instructions

Article 1. — Généralités.

Les instructions données en vue de l'organisation générale et de l'exécution du service prennent des noms différents suivant l'autorité dont elles émanent, leur caractère permanent ou non, l'étendue de leur diffusion.

Article 2. — Instructions permanentes du Directeur Général.

Les instructions permanentes données par le Directeur Général ou par délégation par les Directeurs des Services Centraux, s'appellent :

Ordre Général pour les instructions essentielles intéressant l'ensemble du personnel de la S.N.C.F. ;

Instruction Générale : — d'une part, pour les autres instructions intéressant l'ensemble du Personnel (Instructions Générales de la Série Administrative et de la Série Personnel définies ci-après).

— d'autre part, pour les instructions concernant une partie seulement du personnel et qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution — (gares, dépôts, ateliers, districts, etc...., par exemple).

Note Générale pour les instructions ne concernant qu'une partie du personnel et qui sont à diffuser, suivant le cas dans les Services Centraux, les Directions Régionales, les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

En outre, des **Ordres du Jour** sont consacrés aux communications importantes du Directeur Général sans caractère réglementaire.

Article 3. — Instructions permanentes des Directeurs de l'Exploitation des Régions.

Les instructions permanentes données par les Directeurs de l'Exploitation des Régions s'appellent :

Ordre Régional pour les instructions intéressant tout le personnel de la Région.

Note Régionale pour les instructions qui sont à diffuser dans les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Article 4. — Instructions permanentes des Chefs des services Régionaux.

Les instructions permanentes données par les Chefs des Services Régionaux s'appellent :

Instruction de Service pour les instructions qui sont à diffuser jusqu'aux organismes d'exécution (gares, dépôts, ateliers, districts, etc...., par exemple).

Note de Service pour les instructions qui sont à diffuser dans les Divisions et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Article 5. — Circulaires. — Consignes.

Les instructions permanentes sont complétées ou commentées, le cas échéant, par l'autorité qui les a établies, sous la forme de **Circulaires**.
Exemple :

- Circulaires pour l'application de l'Ordre Général A....
- Circulaires pour l'application de l'Instruction de Service B...
- Circulaires pour l'application de la Note Régionale C...

Les instructions d'exécution, correspondantes aux instructions permanentes sont données, le cas échéant, par les autorités chargées de l'exécution sous la forme de **Consignes**. Exemple :

Consigne du ...^{me} Arrondissement pour l'exécution de l'Ordre Général A.

Article 6. — Notices techniques.

Les instructions strictement techniques concernant le fonctionnement ou l'entretien du matériel et des installations sont données sous forme de *Notices Techniques*, classées en séries suivant les instructions qui seront données par le Directeur du Service Central du Matériel et le Directeur du Service Central des Installations Fixes.

Article 7. — Instructions de caractère militaire.

Les instructions publiées par les organismes mixtes (Commission Centrale des Chemins de fer, Commissions Régionales, Sous-Commissions) constituent des séries particulières dénommées :

- *Instructions de la Commission Centrale des Chemins de fer N°....*
- *Instructions de la Commission Régionale des Chemins de fer N°....*
- *Instructions de la Sous-Commission des Chemins de fer N°...*

Parmi les autres Instructions de caractère militaire émanant uniquement des Services de la S.N.C.F. :

- a) celles qui n'ont pas un caractère confidentiel et qui doivent être distribuées dès le temps de paix prennent place dans les séries ordinaires définies précédemment ;
- b) celles dont le caractère est confidentiel constituent des séries particulières portant la mention « Service spécial »

Article 8. — Instructions non permanentes.

Les instructions non permanentes sont données soit *par simple lettre*, soit par *Décision*, soit sous la forme d'*Avis* numérotés ou non dans des séries continues.

Par exemple :

- « Avis-Horaires N°... » émanant de la Division du Mouvement d'un Service de l'Exploitation d'une Région.
- « Avis-Titres N°... » émanant des Services Financiers.
- « Avis-Ralentissement N°... » émanant d'un Arrondissement du Service de la Voie et des Bâtiments.
- « Avis-Roulement N°... » .. émanant de la Division de la Traction d'un Service du Matériel et Traction.
- « Décision » émanant d'un service quelconque.

Article 9. — Mise à jour des instructions. — Rectificatifs.

Les modifications à apporter aux différentes instructions font l'objet de *Rectificatifs* numérotés d'une manière continue dans une série propre à chaque instruction.

Ces modifications seront présentées sous la forme de *béquets* ou de *pages nouvelles* à coller sur les documents qu'ils concernent. Ce n'est qu'exceptionnellement que les modifications seront à faire à la plume.

Article 10. — Rééditions.

Lorsqu'une instruction de caractère fondamental est rééditée et lorsque la réédition comporte certaines modifications, il convient, pour faciliter la tâche du personnel d'exécution et éviter la révision des instructions d'exécution qui s'y réfèrent, de conserver le numéro d'ordre de l'instruction fondamentale et de porter simplement sur le nouveau tirage :

« Le présent tirage annule et remplace le tirage du..... ».

CHAPITRE II

Présentation des Instructions

Article 11. — Rédaction des instructions. — Divisions en chapitres et articles. — Documents abrogés.

Le style des instructions doit être simple et bien adapté aux besoins.

Chaque instruction doit être divisée en chapitres et articles numérotés comportant des titres précis.

X (Les instructions doivent indiquer explicitement dans leur première page les documents antérieurement parus qu'elles abrogent.

Article 12. — Indication des Services Rédacteurs. — Indicatifs des différents Services de la S. N. C. F.

Les instructions de la Direction Générale portent dans la marge de gauche de la première page, au-dessous de la mention « Société Nationale des Chemins de fer Français », l'indicatif du Service et, le cas échéant, de la Division qui en a assuré l'élaboration et la rédaction. Lorsqu'une instruction est établie en commun par deux ou plusieurs Services, elle ne doit comporter qu'un seul indicatif : celui du Service qui a la gérance du document.

Les indicatifs de la Direction Générale et des Services Centraux sont les suivants :

- D — Direction Générale.
- S — Secrétariat Général.
- B — Budget.
- X — Contentieux.
- M — Service Central du Mouvement.
- T — Service Central du Matériel.
- V — Service Central des Installations Fixes.
- P — Service Central du Personnel.
- C — Service Commercial.
- F — Services Financiers.
- A — Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés.
- O — Service de l'Organisation Technique.

Dans le cas des Ordres Régionaux et des Notes Régionales, le nom de la Région est porté en toutes lettres; il en est de même pour le nom du Service dans le cas des Instructions et Notes de Service.

En cas de besoin, les Directions Régionales et les Services Régionaux pourront utiliser les indicatifs ci-après :

- DR — Direction Régionale;
- EX — Service de l'Exploitation;
- MT — Service du Matériel et de la Traction;
- VB — Service de la Voie et du Bâtiment,

ces lettres étant elles-mêmes suivies de l'indicatif propre à la Région (E., N., O., SE., SO.).

Les indicatifs des Divisions Centrales et Régionales seront constitués par l'indicatif du Service, suivi d'une lettre minuscule caractéristique.

CHAPITRE III

Article 13. — Signature des instructions.

Les Ordres Généraux sont signés par le Directeur Général.

Les Instructions et Notes Générales sont signées, soit par le Directeur Général, soit par délégation, par les Directeurs des Services Centraux.

Les Ordres Régionaux et Notes Régionales sont signés par les Directeurs de l'Exploitation des Régions qui contresignent, le cas échéant, les Instructions de Service communes à plusieurs Services.

Les signatures des instructions seront toujours précédées du titre du signataire et, en cas de délégation, du titre du fonctionnaire qui a donné délégation.

Exemple :

LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
P. O. : *Le Chef de la Division Centrale
du Mouvement-Voyageurs,*
X...

Article 14. — Impression des instructions.

Les diverses instructions définies ci-dessus sont établies sur papier de format 21×27; toutefois le format 13,1/2×21 peut également être adopté pour les lettres et avis, et les éditions portatives des instructions « série sécurité » peuvent provisoirement être imprimées sur les formats utilisés actuellement dans les Régions pour ces éditions.

— Les Ordres Généraux et les Ordres du Jour sont imprimés sur papier blanc glacé.

— Les Instructions Générales — série sécurité — sont imprimées sur papier blanc non glacé.

— Les Instructions Générales — autres séries — sont imprimées sur papier bleu.

- Les instructions de caractère militaire autres que celles des séries ordinaires (§ a de l'article 7) sont imprimées sur papier jaune.
- Les Ordres Régionaux sont imprimés sur papier rose.
- Les Circulaires pour l'application des Ordres, Instructions et Notes sont imprimées sur le même papier que les documents auxquels elles se rattachent.
- Les autres documents sont imprimés sur papier bulle ou simplement tirés au duplicateur.

CHAPITRE III

Numérotation des instructions

Article 15. — Ordres Généraux. — Ordres Régionaux et Ordres du Jour.

Les Ordres Généraux, Ordres Régionaux, ainsi que les Ordres du Jour reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Article 16. — Instructions Générales. — Séries.

Les Instructions Générales constituent des *séries distinctes* définies au tableau ci-après.

Toutefois les questions n'intéressant qu'un nombre limité d'organismes d'exécution (par exemple les gares d'une ligne électrifiée déterminée ou toutes les gares frontières) font l'objet d'Instructions Générales « *hors-séries* » classées en certain nombre de collections.

Les Instructions Générales hors-séries portent l'indication des services ou des agents à qui elles sont destinées.

Exemple :

Instruction Générale Hors Série Commerciale N° 4
destinée aux gares douanières.

Les Instructions Générales reçoivent dans leur série (*le cas échéant simultanément dans plusieurs séries*), ou dans la collection « *hors-séries* » une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Le tableau ci-après indique la diffusion prévue, en principes, pour les diverses séries d'Instructions Générales :

SÉRIES des INSTRUCTIONS GÉNÉRALES	QUESTIONS TRAITÉES	DIFFUSION A ASSURER JUSQU'AUX ORGANES D'EXÉCUTION (1) (2)				
		de l'Exploitation	du Matériel	de la Traction	de la Voie et des Bâtiments	des Magasins
Administrative	Questions, sans caractère essentiel, intéressant tout le personnel et questions d'ordre général ou admini- stratif ne rentrant pas dans les autres séries.	X	X	X	X	X
Sécurité		X	X	X	X	
Mouvement	Questions de Mouvement du ressort du Service de l'Exploitation.	X				
Commercial		X				
Matériel			X			
Traction				X		
Voie et Bâtiments					X	
Approvisionnement, Commandes et Marchés.		X	X	X	X	X
Personnel	Questions de personnel intéressant l'ensemble du Personnel de la S. N. C. F.	X	X	X	X	X
Personnel de l'Exploitation		X				
Personnel du Matériel et de la Traction	Questions particulières au personnel du Matériel et de la Traction.		X	X		
Personnel de la Voie et des Bâtiments	Questions particulières au personnel de la Voie et des Bâtiments.				X	
Finances et Comptabilité.		X	X	X	X	X
Services Financiers. — Gares		X				

(1) Les Instructions Générales « hors séries » sont diffusées suivant la nature des questions traitées.
(2) Les Instructions Générales de certaines séries peuvent exceptionnellement être diffusées à d'autres organismes d'exécution que ceux qui sont indiqués au tableau ci-dessus. Mention explicite en est faite au-dessous du titre de l'Instruction. Par exemple : Instruction Générale Mouvement N° 14. (Cette Instruction est distribuée exceptionnellement aux dépôts du Service de la Traction.)

Article 17. — Notes Générales. — Séries.

Les **Notes Générales** sont classées comme les Instructions Générales en séries distinctes dont la définition est la même que pour les Instructions Générales; elles font également l'objet de collections hors-séries.

En outre une série spéciale « **Services Centraux** » est réservée aux Notes Générales intéressant seulement les Services Centraux.

Les Notes Générales sont numérotées suivant les mêmes principes que les Instructions Générales.

Ainsi qu'il est indiqué à l'article 2 les Notes Générales sont diffusées, suivant le cas, dans les Services Centraux, les Directions Régionales, les Services Régionaux et, dans certains cas, jusqu'aux Arrondissements.

Lorsque les Notes Générales doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements, elles portent, en plus de leur numérotation réglementaire, un second numéro précédé de la lettre A.

Premier exemple :

Note générale. — Série Mouvement N° 31 signifie :

- 1° Que cette note est la 31° de la Série Mouvement ;
- 2° Qu'elle n'a pas à être diffusée jusqu'aux Arrondissements.

Deuxième exemple :

Note générale. — Série Mouvement N° 32 signifie :

A 17

- 1° Que cette note est la 32° de la Série Mouvement ;
- 2° Qu'elle est à diffuser jusqu'aux Arrondissements ;
- 3° Qu'elle est la 17° note de la Série Mouvement qui devra figurer dans les collections des Arrondissements du Service intéressé.

Article 18. — Notes Régionales.

Les Notes Régionales sont classées dans chaque Région en une seule série et reçoivent une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Lorsqu'elles doivent être diffusées jusqu'aux Arrondissements, elles portent, en plus de leur numérotation réglementaire, un deuxième numéro précédé de la lettre A.

Article 19. — Instructions et Notes de Service. — Séries.

Les Instructions de Service sont classées par séries suivant la liste ci-après et reçoivent dans leur série (éventuellement dans plusieurs séries) une numérotation continue à partir du 1^{er} janvier 1938.

Pour le Service de l'Exploitation	}	Série Administrative-Ex
		Série Mouvement-Ex
		Série Commerciale-Ex
		Série Études-Ex

Pour le Service du Matériel et de la Traction	}	Série Administrative-MT
		Série Traction-MT
		Série Matériel-MT
		Série Études-MT

Pour le Service de la Voie et des Bâtiments	}	Série Administrative-VB
		Série Entretien-VB
		Série Études-VB

Il en sera de même des Notes de Service.

Lorsque les Notes de Service doivent être diffusées aux Arrondissements, elles reçoivent, en plus de leur numérotation réglementaire, un deuxième numéro précédé de la lettre A.

Article 20. — Sous-séries.

Par délégation du Directeur Général et sur la proposition du Directeur du Service Central intéressé, le Directeur du Service de l'Organisation Technique est chargé de créer les sous-séries nécessaires, aussi bien pour les Instructions et Notes Générales que pour les Instructions et Notes de Service. Les sous-séries créées seront applicables à toute la S. N. C. F.; les sous-séries d'Instructions et de Notes de Service seront les mêmes pour toutes les Régions. Lorsque la série sera divisée en sous-séries, l'Instruction ou la Note prendront le nom de la série (sans numéro) et celui de la sous-série (avec numéro).

Exemple :

Instruction Générale Série Commerciale.
Sous-série Coordination N° 3.

Autre exemple :

Instruction de Service Série Commerciale-Ex.
Sous-série Tarifs Voyageurs n° 5.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

Article 21. — Distribution des instructions.

Chaque Direction Régionale établit des tableaux de répartition des divers documents indiquant, suivant la nature des diverses instructions, le nombre d'exemplaires à diffuser.

Ces tableaux sont communiqués au Secrétariat Administratif de la S. N. C. F., 88, rue St-Lazare, afin de permettre de déterminer à priori le nombre de tirages nécessaires, sans devoir consulter, dans chaque cas d'espèce, les Directions Régionales.

Les Ordres ou instructions à afficher, à remettre aux délégués ou à mettre dans les collections à la disposition du personnel, portent inscrits dans la marge de droite de la première page :

Aff. dans le cas de diffusion par affichage dans les Services intéressés;

Del. dans le cas de documents à remettre aux délégués intéressés;

Col. dans le cas de documents à mettre dans les collections à la disposition du personnel intéressé.

Article 22. — Classement suivant une nomenclature simplifiée.

La Circulaire n° 1 en date du 14 Janvier 1938 pour l'application de l'Ordre Général n° 3 et son annexe restent en vigueur. Pour faciliter le classement suivant les données de la nomenclature simplifiée qui fait l'objet de cette Circulaire, les diverses instructions porteront, à l'angle supérieur droit de leur première page, l'indication du numéro correspondant de cette nomenclature.

Article 23. — Répertoire d'instructions.

Chaque année, au cours de la première quinzaine de janvier, chaque service rédacteur établit pour chacune des familles d'instructions suivies par lui, un répertoire donnant la liste chronologique des documents en vigueur.

Ce répertoire comporte, en outre, une analyse, classée par ordre alphabétique, des matières traitées dans l'ensemble des instructions de la nature considérée avec indication des documents à consulter pour chaque matière.

Les répertoires sont diffusés selon le cas par le Secrétariat Administratif de la S. N. C. F., ou par les Régions.

Article 24. — Instructions antérieures au 1^{er} janvier 1938.

Les instructions antérieures au 1^{er} Janvier 1938 émanant des Directions Régionales, des Services Régionaux et des Arrondissements, pourront conserver provisoirement leurs appellations et leurs numéros d'origine.

Celles de ces instructions qui seront encore en vigueur au 1^{er} Janvier 1942 recevront, à cette date, une dénomination correspondant aux règles posées dans le présent Ordre Général.

Les répertoires publiés à partir du 1^{er} Janvier 1942 devront comprendre tout d'abord les documents antérieurs au 1^{er} Janvier 1938 qui sont d'ailleurs appelés à disparaître progressivement, puis les documents postérieurs.

Article 25. — Fonctionnaires chargés de l'application du présent Ordre Général.

Dans chaque Service Central et Régional, un fonctionnaire spécialement désigné et dont le nom est communiqué au Secrétaire Administratif de la S. N. C. F. est responsable de l'exécution du présent Ordre Général, notamment au point de vue de la présentation correcte, de la diffusion et du classement des instructions.

Ce fonctionnaire vérifie que les instructions préparées par son Service visent explicitement les documents antérieurs de la S. N. C. F. sur le même sujet, et abrogent nettement les documents contraires ou remplacés.

Le Secrétaire Administratif de la S. N. C. F. est spécialement chargé de ce travail en ce qui concerne les instructions soumises à la signature du Directeur Général ou signées par délégation par les Directeurs des Services Centraux. Il règle la numérotation et la diffusion de toutes les Instructions et Notes Générales et assure leur impression, s'il y a lieu. Il est en outre chargé de conseiller les fonctionnaires des Services Centraux et Régionaux

spécialisés à l'application du présent Ordre Général et de constituer une collection intégrale des instructions de toute nature préparées par les Services Centraux.

Article 26. — Dispositions particulières applicables aux instructions postérieures au 1^{er} janvier 1938.

L'application du présent Ordre Général va amener à revoir la dénomination et la numérotation des instructions postérieures au 1^{er} Janvier 1938, afin de les faire rentrer dans les nouvelles règles.

Ce travail sera entrepris sans délai en vue d'établir un tableau de correspondance pour l'ensemble de la Direction Générale et des Services Centraux et des tableaux de correspondance pour chacune des Régions.

Article 27. — Entrée en vigueur du présent Ordre Général.

Le présent Ordre Général entrera en vigueur le 1^{er} octobre 1938.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

CHAPITRE PREMIER

Dénomination des instructions

Paris, le 14 janvier 1938.

COL.

O

**NOMENCLATURE SIMPLIFIÉE POUR LE CLASSEMENT
DES INSTRUCTIONS ET ARCHIVES**

La Direction Générale et les Services Centraux de la S.N.C.F. utiliseront pour le classement de leurs **instructions** et de leurs **archives** la nomenclature simplifiée annexée à la présente Circulaire.

Cette nomenclature sera également utilisée par les Directions Régionales et les Services Régionaux pour le classement de leurs **Instructions** d'ordre général ou régional, postérieurement au 1^{er} janvier 1938, ainsi que pour l'établissement des collections d'instructions en vigueur demandées par l'Ordre Général N° 3.

Chaque Service Central étudiera, dans un délai aussi court que possible, le développement décimal des questions de la nomenclature qui le concernent spécialement, afin de permettre l'établissement d'une nomenclature générale répondant aux besoins de l'ensemble des Services de la S.N.C.F.

Le Service de l'Organisation Technique est chargé d'établir ladite nomenclature générale.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

ANNEXE A LA CIRCULAIRE N° 1

POUR L'APPLICATION

DE L'ORDRE GÉNÉRAL N° 3

Paris, le 14 janvier 1938.

**NOMENCLATURE SIMPLIFIÉE POUR LE CLASSEMENT
DES INSTRUCTIONS ET ARCHIVES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE
ET DES SERVICES CENTRAUX DE LA S.N.C.F.**

1. — Questions du Mouvement.

10. — Affaires générales.
11. — Mouvement « Voyageurs » (horaires ; emploi du matériel voyageurs ; autorails).
12. — Mouvement « Marchandises » (transports G.V. et P.V. ; emploi du matériel G.V. et P.V.).
13. — Réglementation du Mouvement et sécurité de la circulation — Accidents et incidents.
14. — Affaires militaires (Transports — Chemin de fer de campagne — Défense passive).
15. — Contrôle du Mouvement.

2. — Questions de Matériel.

20. — Affaires générales.
21. — Parc — Conditions techniques d'établissement du Matériel (unité technique — gabarit — limites de charge).
22. — Gestion et conduite du matériel (Roulements, banalité, double traction, etc...).
23. — Matériel moteur et tenders (Études, construction et entretien).
24. — Matériel roulant (Études, construction et entretien).
25. — Dépôts et Ateliers.
26. — Combustibles.

3. — Questions d'Installations fixes.

30. — Affaires générales.
31. — Etudes des installations fixes.
32. —
33. — Exécution des travaux et entretien concernant l'infrastructure, les ouvrages d'art et les bâtiments.
34. — Exécution des travaux et entretien concernant la Voie, les Signaux et le Matériel fixe.
35. —
36. — Ateliers de la Voie.
37. — Passages à niveau.

4. — Questions de Personnel.

40. — Affaires générales.
41. — Régime administratif du personnel (sauf rémunération).
42. — Conditions de rémunération et dispositions extra-statutaires (facilités de circulation, etc.), y compris toutes catégories de primes.
43. — Représentation du personnel et représentation syndicale — Relations avec les Sociétés d'Agents.
44. — Effectifs — Rendement — Organisation du travail et instruction du personnel (y compris les demandes d'emploi).
45. — Réglementation du travail.
46. — Affectation spéciale.
47. — Service médical — Questions sociales — Prévention des accidents du travail.
48. — Retraites.

5. — Questions Commerciales.

50. — Affaires générales.
51. — Questions commerciales extérieures (factage et camionnage, réclamations et détaxes).
52. — Voyageurs.
53. — Marchandises.
54. — Coordination des différents modes de transports.
55. — Publicité commerciale.

6. — Questions financières et budgétaires.

60. — Affaires générales.
61. — Finances.
62. — Comptabilité et contrôle des recettes.

- 63. — Budget d'Exploitation.
- 64. — Budget de premier Établissement.
- 65. — Contrôle des dépenses.

7. — Questions d'approvisionnements, commandes et marchés.

- 70. — Affaires générales.
- 71. — Approvisionnements et magasins.
- 72. — Généralités sur les contrats : Règles à suivre pour la préparation, la passation, l'exécution, le contrôle des contrats. Spécifications.
- 73. — Contrats de toutes catégories. Exécution. Réceptions correspondantes.
- 74. — Économats, coopératives, fournitures aux agents.
- 75. — Mobilisation industrielle.

8. — Questions d'organisation générale.

- 80. —
- 81. — La S.N.C.F. — Statuts, Cahier des charges.
- 82. — Assemblées Générales, Conseil d'Administration, Comité de Direction de la S.N.C.F.
- 83. — Organisation générale des Services de la S.N.C.F.
- 84. — Etudes générales d'organisation.
- 85. — Études générales techniques communes à plusieurs Services. Documentation technique.
- 86. — Études générales économiques, Documentation économique.
- 87. — Statistiques générales.

9. — Questions diverses.

- 90. —
- 91. — Relations avec les Administrations publiques (Présidence de la République, Parlement, Ministères).
- 92. — Relations administratives avec l'extérieur (France et étranger). Représentation de la S.N.C.F.
- 93. — Domaine (y compris les concessions aux tiers), et participations financières.
- 94. — Facilités de circulation relevant du Secrétariat Général
- 95. — Presse.
- 96. — Subventions.
- 97. — Contentieux.

Le Directeur général,

R. LE BESNERAIS.

Paris, le 1^{er} Mars 1939

Col.

Nm
84

DISPOSITIONS CONCERNANT LA CLASSIFICATION DES INSTRUCTIONS

La présente Circulaire a pour objet de fixer les sous-séries d'instructions créées en application de l'article 20 de l'Ordre Général N° 3 et, d'autre part, de compléter ce document sur certains points.

Article premier. — Sous-séries d'instructions.

Les sous-séries d'instructions (1) prévues à l'article 20 de l'Ordre Général N° 3 sont indiquées aux pages 2 et 3 ci-après.

Article 2. — Caractère respectif des Notes et des Instructions.

Il résulte des dispositions de l'Ordre Général N° 3 :

— que l'**Instruction Générale** et l'**Instruction de Service** constituent des documents d'exécution qui, *a priori*, ne nécessitent pas, de la part d'autorités placées au-dessous de celles qui les publient, d'instructions complémentaires. Cependant, l'autorité responsable de leur application pratique peut compléter l'Instruction par une **Consigne d'exécution** ;

— que les **Notes Générales** constituent des instructions adressées par le Directeur Général aux Directions Régionales, aux Services Régionaux et dans certains cas aux Arrondissements. Si les instructions contenues dans une Note Générale sont à transmettre au delà des Arrondissements, il appartient aux Directeurs de l'Exploitation des Régions ou aux Chefs des Services Régionaux de donner, sous leur autorité propre, et dans un très bref délai, les instructions d'exécution correspondantes (Instructions de Service par exemple). Ces instructions d'exécution n'ont pas obligatoirement à se référer à la Note Générale dont elles sont issues, mais doivent s'en inspirer étroitement et même en reproduire textuellement, dans toute la mesure du possible, les passages importants. On facilitera ainsi les unifications de textes à intervenir ultérieurement sous la forme d'Instructions Générales, lorsque la publication successive de Notes Générales aura réalisé l'unification des règles à suivre pour l'ensemble d'une même question et permis d'abroger intégralement les documents correspondants des Régions ;

— que les **Notes Régionales** et les **Notes de Service** constituent dans le cadre de la Région ou du Service des documents analogues aux Notes Générales dans le cadre de la S. N. C. F.

(1) Lorsqu'il y a création de sous-séries, les instructions sont numérotées uniquement dans les sous-séries, la série n'étant plus constituée que par l'ensemble des sous-séries suivant lesquelles elle est divisée.

INSTRUCTIONS ET NOTES GÉNÉRALES

SÉRIES	SOUS-SÉRIES
Organisation de la S. N. C. F. (1)	
Administrative	{ Affaires Générales. Budget. Domaine.
Sécurité.	
Mouvement	{ Affaires Générales. Transports.
Commerciale	{ Affaires Générales. Voyageurs. Marchandises. Litiges.
Matériel et Traction (2)	{ Affaires Générales. Comptabilité. Construction et Entretien. Parc. Utilisation et Circulation du Matériel. Incidents et Accidents. Outillage et Mobilier. Eau, Combustibles, Energie. Approvisionnements.
Voie et Bâtiments	{ Affaires Générales. Comptabilité. Entretien et Surveillance. Voie. Bâtiments. Ouvrages d'art. Matériel fixe. Signalisation (3) (Signalisation mécanique et Signalisation électrique). Installations électriques (3) (Téléphonie, Lignes à courant faible, Télégraphie, T. S. F., Chronométrie, Lignes électriques de force, Caténares, Eclairage électrique).
Approvisionnement, Commandes et Marchés.	
Personnel.	
Caisse de Prévoyance.	
Personnel de l'Exploitation.	
Personnel du Matériel et de la Traction.	
Personnel de la Voie et des Bâtiments.	
Finances et Comptabilité.	
Services Financiers-Gares.	

Article 3. — Instructions et Notes Hors Série.

Les collections **Hors Série** sont créées en marge des **séries et non en marge des sous-séries**. Les Instructions ou Notes Générales hors série sont numérotées dans chaque collection.

(1) La série « Organisation de la S. N. C. F. », non prévue par l'Ordre Général 3, est créée par la présente Circulaire.

(2) Les deux séries : « Matériel » et « Traction » prévues à l'Ordre Général 3 sont remplacées par une série unique : « Matériel et Traction ».

(3) Les deux séries : « Signalisation » et « Installations Electriques » comprennent les instructions relatives à l'entretien des appareils de signalisation et des installations électriques.

INSTRUCTIONS ET NOTES DE SERVICE

SÉRIES	SOUS-SÉRIES
Administrative Ex	Affaires Générales. Personnel. Comptabilité des dépenses.
Mouvement Ex	Réglementation. Transports.
Commerciale Ex	Affaires Générales. Voyageurs. Marchandises. Litiges. Comptabilité des recettes.
Etudes Ex	Signalisation. Installations.
Administrative M. T.	Affaires Générales. Personnel. Comptabilité.
Matériel et Traction M. T (1).....	Construction et Entretien. Parc. Utilisation et Circulation du Matériel. Incidents et Accidents. Outillage et Mobilier. Eau, Combustibles, Energie. Approvisionnements.
Etudes M. T.	
Administrative V. B.	Affaires Générales. Personnel. Domaine. Comptabilité.
Entretien V. B.	Entretien et Surveillance. Commandes et Marchés. Ateliers et Approvisionnements.
Etudes V. B.	Vole. Bâtiments. Ouvrages d'art. Matériel fixe. Signalisation (2) (Signalisation mécanique et Signalisation électrique). Installations électriques (2) (Téléphonie, Lignes à courant faible, Télégraphie, T. S. F., Chronométrie, Lignes électriques de force, Caténares, Eclairage électrique).

Chaque instruction hors série porte explicitement l'indication des agents à qui elle est destinée ; elle peut porter, en outre, une mention indiquant aux destinataires quelles sont les instructions antérieures de la collection considérée qui doivent être en leur possession.

Exemple :

Instruction Générale
 Hors Série Commerciale N° 15
 destinée aux gares douanières.

NOTA. — Les gares douanières doivent être en possession des Instructions Hors Série Commerciale N°s 2 et 5.

(1) Les deux séries : « Matériel » et « Traction » prévues à l'Ordre Général N° 3 sont remplacées par une série unique : « Matériel et Traction. »

(2) Les deux séries : « Signalisation » et « Installations électriques » comprennent les instructions relatives à l'entretien des appareils de signalisation et des installations électriques.

Les instructions données par les Chefs des Services Régionaux peuvent faire l'objet d'Instructions ou Notes de Service Hors Série, analogues aux Instructions et aux Notes Générales Hors Série.

Article 4. — Instructions et Notes intérieures des Services Centraux.

Les instructions permanentes du Directeur d'un Service Central, adressées uniquement aux agents de son Service, seront dénommées **Instruction Intérieure** ou **Note Intérieure** suivant qu'elles sont adressées aux organes de direction ou au personnel d'exécution. Elles paraîtront sous la signature du Directeur du Service Central ou de son délégué.

Article 5. — Instructions des séries « Service Spécial ».

Aux termes du § b) de l'article 7 de l'Ordre Général N° 3, les instructions de caractère militaire et confidentiel, émanant uniquement de la S. N. C. F., constituent des séries particulières portant la mention « Service Spécial ». Ces séries correspondront à celles qui sont prévues pour les Instructions Générales en ce qui concerne les instructions rédigées par les Services Centraux et à celles qui sont prévues pour les Instructions de Service en ce qui concerne les instructions des Services Régionaux.

Les instructions « Service Spécial » seront dénommées Notes, Instructions, Circulaires ou Consignes, dans les mêmes conditions que les autres instructions et numérotées également comme celles-ci.

Exemples :

SECRET

Instruction Générale « Service Spécial »
Série Administrative N° 1.

SECRET

Note Générale « Service Spécial »
Série Mouvement N° 4.

SECRET

Instruction de Service « Service Spécial »
Série Mouvement Ex N° 3.

X

[

Les sous-séries ne seront pas utilisées pour les instructions « Service Spécial ». Ces instructions porteront dans leur préambule mention des agents à qui elles sont distribuées.

Article 6. — Classement des instructions.

Les établissements amenés à classer les instructions, non pas suivant les séries et sous-séries, mais suivant les principes de la nomenclature, devront tenir à jour une collection par séries ou sous-séries de manière à pouvoir vérifier que toutes les instructions publiées ont bien été reçues.

Article 7. — Abrogation des instructions.

Les Services Centraux doivent dans tous les cas indiquer dans les instructions qu'ils rédigent les Ordres Généraux, Instructions Générales et Notes Générales qui se trouvent modifiés ou abrogés par ces instructions. S'ils ne sont pas en mesure d'indiquer également les textes émanant des Régions qui se trouvent modifiés ou abrogés, il appartient aux Services des Régions d'en établir la liste détaillée et de porter les modifications ou abrogations à la connaissance du personnel intéressé.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS

D

Paris, le 30 août 1939.

Col.

**CLASSIFICATION DES INSTRUCTIONS
EN CAS DE MOBILISATION**

Nm.
84

Les dispositions de l'Ordre Général N° 3 et en particulier celles de son article 7 sont maintenues en vigueur en cas de mobilisation dans les conditions fixées à la présente Circulaire.

Article 1. — Instructions confidentielles émanant des Organismes mixtes

« Les instructions confidentielles émanant des organismes mixtes (Commission Centrale des chemins de fer, Commissions Régionales, Sous-Commissions) constituent des séries particulières dénommées :

- Instruction de la Commission Centrale des Chemins de fer n°;
- Instruction de la Commission Régionale des Chemins de fer n°;
- Instruction de la Sous-Commission des Chemins de fer n° ».

Seules seront classées dans les séries particulières numérotées ci-dessus et continueront à être imprimées sur papier jaune, les instructions de caractère militaire qui ont un caractère confidentiel.

Les instructions de la Commission Centrale continueront à être gérées et éditées par le Service Central M.

Article 2. — Instructions confidentielles émanant des Services de la S. N. C. F.

« Les instructions émanant des Services de la S. N. C. F. et non des organismes mixtes, qui ont un caractère confidentiel continueront à être éditées sur papier jaune dans les séries « Service Spécial ».

Ce cas, prévu à l'article 5 de la circulaire N° 2 pour l'application de l'Ordre Général N° 3 sera, semble-t-il, assez exceptionnel.

Article 3. — Instructions non confidentielles émanant, soit des Organismes mixtes, soit des Services de la S. N. C. F.

« Les instructions émanant, soit des organismes mixtes, soit des services de la S. N. C. F., et qui n'ont pas un caractère confidentiel, prennent place dans les séries ordinaires d'instructions ».

Tel sera le cas de la plupart des instructions intéressant le service proprement dit du Chemin de fer, qui par conséquent, feront l'objet :

- a) d'**Ordres**, d'**Instructions** ou de **Notes** numérotés à la suite et dans les mêmes séries ou sous-séries que les instructions du temps de paix.
- b) de **lettres**, de **décisions** ou d'**avis**, comprenant les mêmes séries ou sous-séries que les instructions non permanentes du temps de paix et non nécessairement numérotées.

Feront en particulier, l'objet d'Ordres, d'Instructions ou de Notes, les instructions considérées comme permanentes en temps de paix, les instructions applicables pendant un certain délai ou pendant la durée des hostilités.

Ces instructions porteront, le cas échéant, dans leur intitulé, la mention : « **en cas de mobilisation** » ou, après l'ouverture des hostilités : « **pendant la durée des hostilités** ».

Exemple : « Instruction Générale — Série Commerciale — Sous-Série Voyageurs N° 6, du 15 août 1939 : Conditions d'exécution des transports d'évacuation de la population civile ... en cas de mobilisation » .

Ces instructions seront signées, suivant leur nature, soit des Autorités civiles de la S.N.C.F., comme en temps de paix, soit des deux Commissaires Technique et Militaire.

Dans chaque Région, les instructions signées du Commissaire Technique et du Commissaire Militaire autres que les instructions prévues à l'article 1 ci-dessus, recevront en plus du numéro habituel un numéro de classement spécial dans l'une ou l'autre des deux séries chronologiques dites « Séries de la Commission Régionale » :

- une série pour les instructions de caractère permanent (Ordres, Instructions, Notes);
- et une seconde série pour les instructions de caractère non permanent (lettres, décisions, avis).

Deux séries « Commission Centrale » seront constituées dans les mêmes conditions.

Toutes ces séries d'instructions recevront une numérotation indépendante de celle prévue à l'article 1 ci-dessus.

Le numéro de la série « Commission Centrale ou Régionale » sera inscrit en caractères gras, dans la marge de droite de l'Instruction, au-dessous du cadre réservé au numéro de nomenclature, sous la forme suivante :

C C. P. 43 pour l'instruction de caractère permanent (Ordres, Instructions ou Notes) numéro 43 émanant de la Commission Centrale.

C C. N P. 43 pour l'instruction de caractère non permanent (lettres, décisions, avis) numéro 43 émanant de la Commission Centrale.

C R. P. 43 } de même, dans le cas d'instructions émanant d'une Commission Régio-
C R. N P. 43 { nale.

Le Secrétariat de la Direction Générale devra tenir à jour, pour le Directeur Général, des collections complètes des séries « Commission Centrale » et des séries « Commission Régionale ».

Article 4. — Modifications aux instructions en temps de paix.

Il sera, d'autre part, nécessaire d'apporter **pendant la durée des hostilités** certaines modifications ou rectifications aux instructions du temps de paix. Ces modifications, **de caractère temporaire**, devront être données, non sous la forme de Rectificatifs numérotés ainsi qu'il est prévu pour les modifications de caractère définitif à l'article 9 de l'Ordre Général N° 3, mais sous la forme de :

 « **Circulaire pour l'application de l'Instruction . . .
pendant la durée des hostilités** ».

L'attention de tous les services est attirée sur la nécessité de préparer et de soumettre au Directeur Général des projets de circulaires pour l'application, pendant la durée des hostilités, des instructions fondamentales de la S.N.C.F.

Article 5. — Rappel des prescriptions relatives à l'abrogation des Instructions.

L'attention de tous les Services est attirée sur l'article 11 de l'Ordre Général N° 3 relatif à la rédaction des instructions et en particulier, sur son dernier paragraphe :

« Les instructions devront indiquer explicitement dans leur première page tous documents antérieurement parus qu'elles abrogent ».

L'article 7 de la circulaire n° 2 pour l'application de l'Ordre Général N° 3 prévoit de son côté :

« Les Services Centraux doivent, dans tous les cas, indiquer dans les instructions qu'ils rédigent, les Orâmes Généraux, Instructions Générales et Notes Générales qui se trouvent modifiés ou abrogés par ces instructions. S'ils ne sont pas en mesure d'indiquer également les textes émanant des Régions qui se trouvent modifiés ou abrogés, il appartient aux Services des Régions d'en établir la liste détaillée et d'apporter les modifications ou abrogations à la connaissance du personnel intéressé ».

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.



Monsieur le Directeur Général

La forme donnée à la réglementation présente une telle importance qu'elle me paraît justifier, après deux ans d'expérience, un examen attentif de la situation. J'ai l'honneur de vous donner connaissance des résultats de l'étude que j'ai faite sur la question.

Situation du point de vue du personnel d'exécution -

Les principes posés par l'Ordre Général N° 3 sont tels qu'un agent d'exécution - et c'est toujours son cas qu'il faut avoir en vue - trouve la réglementation dans une ou plusieurs séries d'Instructions Générales et d'Instructions de Service ; d'une manière très générale un sujet ne peut être traité à la fois, pour les agents d'exécution, que dans une série d'Instructions Générales et dans une série parallèle d'Instructions de Service.

On peut reprocher à notre système cette dualité d'Instructions. Elle ne paraît pas avoir un inconvénient très sérieux. Au reste, ainsi que vous avez bien voulu l'exprimer, les Instructions des Services Régionaux (Instructions de Service) n'auront pas, dans l'avenir, une valeur définitive et la réglementation à l'usage des agents d'exécution se trouvera entièrement contenue dans les Instructions des Services Centraux (Instructions Générales).

Une autre objection, qui, elle, a été formulée, c'est que les collections étant constituées par les Sous-Séries, la notion de série devrait disparaître; elle ne fait qu'alourdir la dénomination des Instructions et compliquer l'effort mnémotechnique demandé aux agents.

Je partage absolument ce sentiment; il ne s'agit que d'une question de forme mais elle a toute son importance.

La réforme se traduirait par la simplification suivante :

Monsieur LE BESNERAIS

Nous aurions :

au lieu de :

Instruction Générale
Série Commerciale
Sous-Série Voyageurs N° 3

Instruction Générale
Commerciale - Voyageurs N°3

au lieu de :

Instruction de Service
Série Mouvement Ex.
Sous-Série Réglementation N° 4

Instruction de Service
Mouvement - Réglementation N° 4

au lieu de :

Instruction de Service
Série Commerciale Ex.
Sous-Série Comptabilité des Recettes N° 5

Instruction de Service
EX. Comptabilité des Recettes N° 5

au lieu de :

Instruction de Service
Série Matériel et Traction M.T.
Sous-Série Mobilier - Outillage N° 6

Instruction de Service
M.T. - Mobilier - Outillage N° 6

Dans la pensée que vous approuverez cette mesure, je vous sou mets ci-joint le texte qu'il y aurait lieu de faire paraître.

J'ai l'assurance qu'il répondrait aux vœux des Fonctionnaires qui ont approfondi la question.

Situation du point de vue des agents supérieurs -

Les agents supérieurs doivent posséder, outre la réglementation à l'usage du personnel d'exécution (Instructions Générales et Instructions de Service) les Notes Générales et les Notes de Service des Séries intéressant leur Service. Le nombre de leurs

collections est donc au moins le double de celui des collections reçues par leurs agents. De plus, ils reçoivent, par lettres, des instructions se rattachant à l'application de ces Notes.

On comprend dès lors certains d'entre eux lorsqu'ils suggèrent de réaliser la nomenclature générale unifiée qu'on avait envisagé d'établir. En effet, chaque division d'une nomenclature rassemble tous les textes se rapportant à la question considérée .

Nomenclature -

L'intérêt de la nomenclature apparaîtrait donc surtout pour la réglementation à l'usage des Fonctionnaires Supérieurs. Or, il est toujours loisible à leurs bureaux de classer les Instructions suivant les principes d'une nomenclature. Mais, et cela domine la question, il est pratiquement impossible de le faire. Il faudrait une nomenclature adaptée spécialement au cas des Instructions : les Séries constituent, au fond, une telle nomenclature et elles ont l'avantage de ne pas diviser exagérément les sujets et de ne pas nécessiter l'usage d'un code.

Je ne vois donc pas qu'il y ait à chercher une amélioration au moyen de la généralisation de la nomenclature décimale.

Observations particulières -

Un Fonctionnaire Supérieur s'est fait l'écho de doléances reçues de plusieurs Chefs de gare au sujet de la complexité de la présentation des Instructions comptables applicables par les gares. Il est hors de doute qu'en effet ces Instructions ont été données d'une manière fragmentaire et sous des formes très diverses, mais il ne pouvait guère en être autrement parce que dans le domaine comptable la transition entre les Réseaux et la S.N.C.F. devait s'effectuer rapidement.

La situation signalée sera, dans un délai relativement proche, redressée par la publication des fascicules du Règlement Général de la Comptabilité des gares. Cette mesure constituera une première réalisation des bulletins méthodiques type Guerre que vous avez en vue pour l'avenir.

Bulletins méthodiques type Guerre -

Il est désirable, en effet, lorsque de nombreux textes traitent d'un même sujet - c'est spécialement le cas dans la

réglementation à l'usage des agents supérieurs - qu'ils fassent l'objet d'une codification en B.M. type Guerre. Je ne doute pas que les Services Centraux seront amenés à la faire, à l'exemple des Services Financiers, mais, à mon avis, elle devra être posée en principe seulement lorsque l'unification des Instructions sera réalisée dans son ensemble.

Conclusion -

Sous le bénéfice de l'amélioration de forme à réaliser dans la dénomination des Instructions et qui fait l'objet du document ci-joint, je ne vois rien à modifier à nos errements actuels.

Votre respectueux et dévoué,

Le Secrétaire
de la Direction Générale,

15 mars 1940.

C I R C U L A I R E N° 4

pour l'application de l'Ordre Général N° 3

La dénomination des Instructions et Notes Générales, des Instructions et Notes de Service, sera dorénavant abrégée de la manière suivante :

Les mots "série" et "sous-séries" n'apparaîtront plus dans la dénomination de ces instructions. De plus, lorsqu'elles font partie d'une sous-série, le nom de la série ne figurera pas non plus dans leur dénomination, mais sera remplacé par l'indicatif du Service régional intéressé, sauf, afin d'éviter toute confusion, dans le cas des diverses instructions des séries "Mouvement" et "Commerciale" et des Instructions et Notes Générales de la série "Administrative", pour lesquelles le nom de la série sera accolée à celui de la sous-série.

EXEMPLES :

- au lieu de : Instruction Générale
 Série Commerciale
 Sous-série Voyageurs N° 3
- il y aura : Instruction Générale
 Commerciale - Voyageurs N° 3
- au lieu de : Note Générale
 Série Administrative
 Sous-série Affaires Générales n° 1
- il y aura : Note Générale
 Administrative - Affaires Générales n° 1
- au lieu de : Instruction de Service
 Série Mouvement Ex.
 Sous-série Réglementation N° 4
- il y aura : Instruction de Service
 Mouvement - Réglementation N° 4
- au lieu de : Instruction Générale
 Série Matériel et Traction
 Sous-série Comptabilité N° 5
- il y aura : Instruction Générale
 M.T. Matériel et Traction - Comptabilité n° 5

au lieu de :

Instruction de Service
Série Matériel et Traction M.T.
Sous-série Mobilier - Outillage N° 6

il y aura :

Instruction de Service
M.T. - Mobilier - Outillage N° 6

Cette simplification ne modifie en rien le système de classement fixé par l'Ordre Général 3, aucune modification ne sera donc à apporter à la dénomination des instructions déjà parues dans le cadre de cet Ordre Général.

Le Directeur Général,

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

PARIS, LE 5 Janvier 1940.

20, RUE DE ROME - 8^e ARR^e

TÉLÉPHONE : LABORDE 88-00

RÉGION DE L'OUEST

LE DIRECTEUR

Monsieur le Directeur Général,

Au cours de l'examen du classement des Instructions et documents en vigueur, entrepris en exécution de votre lettre 8040/8 du 22.12.39, mon attention a été attirée tout spécialement sur la nécessité impérieuse d'une revision, sur des bases plus simples, de cette question qui complique, de manière excessive, la tâche des agents d'exécution.

Peu importe qu'une Instruction soit intitulée "Ordre, Instruction, Note ou Avis", qu'elle soit "Générale, Régionale ou d'Arrondissement", qu'elle appartienne à telle "série" ou "sous-série"; ce qui est nécessaire, c'est de grouper, en un dossier unique, toutes les Instructions relatives à une question déterminée.

La Circulaire n° 1 du 14 Janvier 1938, pour l'application de l'Ordre Général n° 3, a ébauché une nomenclature simplifiée, et a chargé le Service Technique de la Direction Générale, d'en poursuivre l'élaboration. Si le Service Technique terminait la classification décimale ébauchée et si la simplification de la classification des Instructions était réalisée, la situation serait aisément améliorée.

Alors que la variété d'Instructions classées en ordre dispersé conduit fatalement à l'élaboration de répertoires qu'il est impossible de tenir constamment à jour, une nomenclature simplifiée basée sur le principe décimal éviterait tout répertoire et faciliterait la tâche du personnel d'exécution.

Cette mise au point est relativement facile car on peut donner une base rationnelle au travail de nomenclature, ce qui n'était pas possible à l'origine de la S.N.C.F.

Si on attend, la tâche sera alourdie par l'augmentation du nombre des affaires à classer.

Avant de faire établir les répertoires demandés, je vous serais obligé de bien vouloir faire procéder, par le Service Technique, à un nouvel examen de cette question.

Monsieur LE BESNERAIS,
Directeur Général de la S.N.C.F.-

Reynaux

15 février 1940

Monsieur l'Inspecteur Principal,

J'ai l'honneur de vous rendre compte de l'entretien que j'ai eu avec M. MOTREUL, conformément au désir exprimé par M. DUGAS, au sujet de la lettre ci-jointe de M. LEGOUX (Cette lettre a été pensée et préparée par M. MOTREUL).

M. MOTREUL m'a parlé tout d'abord des instructions du Service Central P : en donnant un grand nombre de ses instructions par lettres, ce Service a créé une réglementation des plus confuses. Si les 21 catégories d'affaires choisies par M. BARTH et dans lesquelles se classe la réglementation du personnel étaient judicieusement choisies, estime M. MOTREUL, il n'y aurait que demi-mal, mais il n'en est pas ainsi, à son avis; plusieurs de ces catégories embrassent un sujet beaucoup trop vaste.

M. MOTREUL n'en infère pas qu'il y ait lieu de les remplacer par une nomenclature aussi divisée que celles qui sont en usage actuellement. A son avis, il faudrait une nomenclature à trois chiffres seulement, c'est-à-dire comportant un maximum de cent catégories par Service. Aller au delà de trois chiffres lui paraît une erreur, surtout pour une nomenclature s'appliquant à toute la S.N.C.F.

M. MOTREUL reconnaît néanmoins la nécessité des collections d'instructions créées par l'O.G.3 Mais il s'élève vivement contre la complexité inutile des dénominations données aux Instructions Générales et aux Instructions de Service : le nom de la série (ou celui de la sous-série lorsque la série a été divisée en sous-séries) suffirait à distinguer la collection d'Instructions.

En résumé, M. MOTREUL suggère - ayant spécialement en vue les instructions du Service Central P - qu'on étudie une nomenclature à trois chiffres. En outre, il voudrait qu'on abrège la dénomination des Instructions.

o
o o

Sur le premier point, il semble impossible d'imposer une nomenclature qui modifierait non seulement le classement adopté par M. BARTH mais aussi les nomenclatures développées déjà en usage dans plusieurs Services.

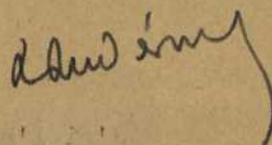
Quant à la simplification du titre des instructions - qui nous a été demandée non seulement par M. MOTREUL, mais par plusieurs autres fonctionnaires - elle

Monsieur DOUBRERE.

paraît tout à fait souhaitable. C'est une simple modification de forme mais qui a toute son importance et M. MOTREUL serait particulièrement satisfait de la voir réaliser.

Je crois devoir, en conséquence, vous soumettre le projet ci-joint.

Votre bien dévoué,



NOTES DE SUBDIVISION

de la Subdivision de la Comptabilité et du
Contrôle des Recettes

Les Notes de Subdivision, dont ci-inclus des exemplaires, sont bien rédigées par la Subdivision de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes mais cette Subdivision agit là avec l'autorité du Service Central F dont elle fait partie. La meilleure preuve en est que les notes doivent faire autorité pour toutes les Régions.

Aux termes de l'Ordre Général N° 3 une note de Subdivision est une instruction temporaire dont l'application est limitée aux agents placés hiérarchiquement sous l'autorité du Chef de la Subdivision. Ces Notes auraient du prendre place dans les Instructions Générales et être imprimées sur papier bleu.

Les observations faites au sujet des Notices Techniques du Service Central du Matériel et concernant les relativités entre catégories d'instructions s'appliquent aussi aux Notes ci-incluses.



NOTE DE SUBDIVISION

Modification des droits
de timbre de bulletins
postaux.

Dossier : 22.904

Par application d'une loi en date du 12 février courant publiée au *Journal Officiel* du 15 même mois, les droits de timbre des bulletins postaux des régimes intérieur et international sont doublés.

Aucune modification n'est apportée au montant du droit de timbre applicable aux avis d'encaissement postaux du régime intérieur.

Les gares et bureaux de dépôt devront en conséquence apposer un timbre fiscal à 0 fr. 50 sur les bulletins afférents aux colis postaux ne dépassant pas 5 kgs et un timbre fiscal de 1 fr. sur les bulletins afférents aux colis postaux des coupures supérieures à 5 kgs de façon à porter respectivement le montant des droits de timbre perçus à 1 fr. et 2 frs.

Les dits timbres fiscaux seront apposés au recto des bulletins d'expédition :

a) du régime intérieur, dans l'un des cadres disponibles réservés à l'apposition des vignettes « *Apport à la gare* », « *Valeur déclarée* » ou « *Intérêt à la livraison* ».

b) du régime international, dans le cadre prévu pour l'apposition du timbre à date.

Les timbres en question seront bien entendu oblitérés par les gares au moyen de leur timbre à date.

Les gares s'approvisionneront de timbres fiscaux contre paiement de leur valeur au bureau de l'enregistrement ou à défaut au bureau de poste de leur localité. En aucun cas, il ne devra être fait usage de timbres fiscaux portant les lettres « *D. A.* » et vendus par les dépôts auxiliaires. Les gares qui ne pourraient s'approvisionner sur place devront demander aux gares voisines de leur adresser contre reprise les timbres fiscaux nécessaires à leurs besoins. En attendant leur utilisation, la valeur des timbres en question sera ajoutée à celle des bulletins postaux en approvisionnement et figurera par suite au même compte de crédit que ces bulletins.

En ce qui concerne les colis postaux internationaux importés, il conviendra de percevoir des destinataires à titre de droit de timbre, pour tous les colis en provenance de l'Etranger et des Colonies ou Possessions fran-

caises où n'existe pas l'impôt du timbre, et entrés en France à partir du 17 courant (1) les nouveaux droits de timbre ci-après :

1 franc pour les colis ne dépassant pas 5 kgs.

2 francs » » » de plus de 5 kgs.

Les gares d'arrivée se débiteront d'office du montant des nouveaux droits dans les conditions habituelles.

*Le Chef de la Subdivision Centrale
de la Comptabilité
et du Contrôle des Recettes*
ARMAND BERNARD.

(1) Les gares seront renseignées sur la date d'entrée en France par le timbre apposé au verso des bulletins par les bureaux d'échange d'entrée.

Dⁿ 72.140

NOTE DE SUBDIVISION

Les bulletins d'expédition mod. 340 C. C. (colis à vitesse unique et colis agricoles) et 341 C. C. (colis express) actuellement en usage sont constitués en piqûres qui comportent 2 feuillets :

- 1^{er} feuillet carboné au verso : souche du bulletin d'expédition et récépissé à l'expéditeur ;
- 2^e feuillet : bulletin d'expédition et récépissé au destinataire.

Il est procédé actuellement à l'impression de nouveaux modèles de bulletins 340 et 341 C. C. comportant deux feuillets et une feuille carbonée disposés comme suit :

- a) 1^{er} feuillet : bulletin d'expédition et récépissé au destinataire ;
- b) une feuille de papier carboné intercalée entre le 1^{er} et le 2^e feuillet ;
- c) 2^e feuillet : souche du bulletin et récépissé à l'expéditeur.

L'utilisation de ces nouvelles piqûres est réservée par priorité au départ des gares munies de machines à affranchir. Par la suite, elle sera généralisée, au fur et à mesure de l'épuisement des stocks.

La différence essentielle, en dehors de la disparition du carbonnage au verso du 1^{er} feuillet, consiste dans l'interversion des deux feuillets de la piqûre ; le bulletin proprement dit recevra donc directement l'empreinte au rouge de la machine à affranchir, alors qu'avec les modèles actuels il ne la reçoit que par décalque.

D'autre part, lorsque la nouvelle piqûre sera utilisée dans les gares non munies de machines, c'est évidemment sur le 1^{er} feuillet que devront être apposées les vignettes taxes et, éventuellement, les papillons « débours » mod. 303 C. C.

Les gares devront veiller à éviter toute erreur dans l'utilisation des feuillets, notamment en ce qui concerne l'apposition des vignettes et la remise des récépissés destinés à l'expéditeur et au destinataire.

Les feuilles de papier carboné que comportent les nouvelles piqûres seront conservées et utilisées soit pour la confection des piqûres de charges complètes et de détail G.V soit, ultérieurement, pour celles des piqûres P.V. qui vont être normalisées au format 21×27.

INSTRUCTION N° 9 RELATIVE
à l'application des frais de gare et de
Contrôle
(publiée par le Service Commercial)

Cette instruction permanente donnée aux gares par un Service Central est classée par l'Ordre Général N° 3 comme Instruction Générale. Elle devrait porter cette dénomination et être numérotée dans la catégorie des Instructions Générales.

Si un Service Central veut constituer une petite collection d'instructions portant sur un objet déterminé, comme il semble que le Service Commercial l'a eu en vue, il peut publier certaines plaquettes comme annexes à des Instructions Générales. Autrement les diverses instructions données se trouveraient éparpillées sans la moindre cohésion.

INSTRUCTION RELATIVE
A
L'APPLICATION DES FRAIS DE GARE
ET
DE CONTROLE

TITRE I

TEXTES TARIFAIRES

A partir du 8 Août 1938, les nouvelles dispositions suivantes sont introduites dans les tarifs généraux et spéciaux applicables aux Voyageurs :

I. — Tarifs Généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens accompagnés

CHAPITRE PREMIER

VOYAGEURS

SECTION I. — Prix de transport et Conditions d'application

SECTION II. — Frais accessoires

ARTICLE 7 quater

Frais de gare et de contrôle

Il est perçu de chaque voyageur, quel que soit le titre de circulation dont il est porteur et en outre du prix du billet ainsi que de toutes taxes et perceptions qui lui sont applicables pour son transport, des frais de gare et de contrôle fixés à (1) :

0 fr. 25	lorsque le parcours est compris entre	6 et 25 km.	inclus
0 fr. 50	—	—	26 et 50 —
1 fr. 00	—	—	51 et 100 —
2 fr. 00	—	—	101 et 200 —
3 fr. 00	—	—	201 et 300 —
4 fr. 00	—	—	301 et 400 —
5 fr. 00	—	est supérieur à 400 km.	

Ces frais sont applicables par voyageur et par trajet simple effectué.

II. — Tarif spécial des billets d'aller et retour et circulaires

TITRE II

BILLETS CIRCULAIRES ORDINAIRES

ARTICLE 3 bis

Frais de gare et de contrôle

Le montant des frais de gare et de contrôle à percevoir en vertu de l'article 7 quater des Tarifs Généraux (voyageurs, bagages et chiens) est fixé au taux applicable aux billets d'aller et retour ordinaires sur la distance de taxation.

(1) Ces frais ne sont pas passibles de la majoration de 0,893 %.

III. — Tarif spécial des abonnements.

CONDITIONS COMMUNES S'APPLIQUANT A TOUTES LES CARTES

ARTICLE 3

Frais de gare et de contrôle

Les frais de gare et de contrôle indiqués par l'article 7 *quater* des Tarifs Généraux (voyageurs, bagages et chiens) sont remplacés par les suivants pour les cartes d'abonnement (1) :

1° Abonnements ordinaires (Titre I, Chapitre 1^{er}) : abonnements d'élèves, d'étudiants et d'apprentis sur les lignes de l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine (Titre I, Chapitre 2 — 1° ; abonnements de commissionnaires-messagers (Titre I, Chapitre 3) :

5 fr. 00	par mensualité lorsque le parcours est compris entre	6 et 15 km. inclus ;
7 50	—	16 — 50 —
10 00	—	51 — 100 —
15 00	—	101 — 200 —
20 00	—	201 — 300 —
25 00	—	301 — 400 —
30 00	—	supérieur à 400 km.

2° Abonnements trimestriels d'élèves et d'étudiants sur les lignes de l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine (Titre I, Chapitre 2 — 2°) et abonnements trimestriels pour employés et ouvriers (Titre I, Chapitre 4) :

5 fr. 00	par carte lorsque le parcours est compris entre	6 et 15 km. inclus ;
7 50	—	16 — 50 —
10 00	—	51 — 100 —
15 00	—	supérieur à 100 km.

3° Abonnements de travail (Titre II) :

0 fr. 50	par carte lorsque le parcours est compris entre	6 et 10 km. inclus ;
1 00	—	11 — 20 —
1 50	—	21 — 30 —
2 00	—	31 — 60 —
2 50	—	supérieur à 60 km.

4° Carte d'excursion (Titre IV) :

10 fr. par carte.

IV. — Tarif spécial des voyageurs en groupe

CONDITIONS COMMUNES D'APPLICATION AUX TITRES I - II - III - IV ET V

ARTICLE 1 bis

Frais de gare et de contrôle

Le montant des frais de gare et de contrôle à percevoir par voyageur en vertu de l'article 7 *quater* des Tarifs Généraux (voyageurs, bagages et chiens) est fixé, pour les trajets circulaires, au taux applicable aux billets d'aller et retour sur la distance de taxation.

V. — Tarif des dispositions diverses

CONDITIONS COMMUNES D'APPLICATION AUX BILLETS D'ALLER ET RETOUR ET CIRCULAIRES VISÉES AUX TITRES III - IV - V - VI - VII - VIII ET IX

ARTICLE 3

Frais de gare et de contrôle

Le montant des frais de gare et de contrôle à percevoir par voyageur en vertu de l'article 7 *quater* des Tarifs Généraux (voyageurs, bagages et chiens) est fixé, pour les trajets circulaires, au taux applicable aux billets d'aller et retour sur la distance de taxation.

(1) Ces frais ne sont pas passibles de la majoration de 0,893 %.

TITRE II

CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION

Pour l'application de ces nouvelles dispositions, les gares se conformeront aux indications ci-après :

En règle générale, les frais de gares et de contrôle s'appliquent à tous les titres de circulation, y compris les permis et les billets délivrés sur présentation de bons de réduction.

Par exception, sont dispensés d'acquitter les frais de gare et de contrôle :

1° les facilités de circulation consenties aux Agents en activité de service, ainsi qu'aux membres de leur famille visés à l'article 18 des Règles à suivre pour la délivrance des facilités de circulation, c'est-à-dire admis au bénéfice des facilités permanentes et munis de cartes d'identité et de carnets de permis (1).

Toutefois, en ce qui concerne les ascendants habitant chez l'Agent, d'une manière permanente, la dispense ne s'applique pas à ceux d'entre eux qui ne sont pas à la charge de l'Agent; les cartes d'identité de ces ascendants seront revêtues d'une mention particulière dont le libellé sera porté ultérieurement à la connaissance des gares. En attendant que le nécessaire puisse être fait à ce sujet, les ascendants porteurs d'un carnet de permis seront admis sans distinction au bénéfice de la dispense.

Les Fonctionnaires et Agents des grands Services du Contrôle au Ministère des Travaux Publics et à la Direction Générale des Chemins de fer et leur famille bénéficient de l'exemption comme les Agents des Chemins de fer.

2° les enfants de moins de 4 ans voyageant sans paiement du prix de leur place ;

3° les porteurs de permis et de bons de réduction revêtus d'une mention spéciale les exonérant de la surtaxe ;

4° les agents des P.T.T. porteurs d'ordres de service et d'ordres de mission :

En ce qui concerne les cartes de toute nature (de circulation, d'abonnement, etc.), les frais de gare et de contrôle sont acquittés, s'il y a lieu, au moment de la remise de la carte à l'intéressé. Les gares n'ont donc pas à intervenir à ce sujet à chaque voyage. Il appartient au Service émetteur de tenir compte des frais de gare et de contrôle, s'il y a lieu, lors de la délivrance des cartes; les gares doivent notamment les comprendre dans le prix des cartes qu'elles délivrent elles-mêmes : cartes d'excursions, cartes hebdomadaires d'abonnement de travail, cartes trimestrielles pour employés et ouvriers, etc...

Il est précisé que sont passibles des frais de gare et de contrôle :

— les billets gratuits des accompagnateurs de groupes,

— les permis délivrés aux conditions des tarifs pour les toucheurs de bestiaux, entrepreneurs de déménagements, etc...;

— les facilités de circulation des membres des familles d'Agents qui ne sont pas porteurs d'une carte d'identité ou d'un carnet de permis ;

— les facilités de circulation accordées aux retraités et à leur famille, même s'ils sont titulaires de carnets de permis ;

— les permis de visites aux tombes militaires (loi du 29 octobre 1921) ;

— les guides accompagnant un réformé de guerre à 100 %₀, bénéficiaire de l'article 10 de la loi du 31 Mars 1919 ;

Cette liste indique des exemples et n'est pas limitative.

(1) Cette exemption s'applique aux titres de toute nature (cartes de circulation, cartes de résidence, cartes d'approvisionnement, cartes scolaires, permis, billets à 90 %₀, 75 %₀ et 50 %₀ tant en régime intérieur qu'en régime d'échange).

TITRE III

DATE INITIALE D'APPLICATION

Doivent acquitter les frais de gare et de contrôle tous les titres de circulation délivrés à partir du 8 août 1938 et passibles de ces frais.

Les titres de circulation délivrés avant cette date, qu'ils aient reçu ou non un commencement d'utilisation, pourront être utilisés après le 8 août sans avoir à acquitter de frais de gare et de contrôle.

Exemples : N'auront pas à acquitter ces frais :

1° le voyageur présentant après le 8 août le coupon retour d'un billet aller et retour utilisé à l'aller avant le 8 août ;

2° le voyageur ayant pris le 6 août un billet populaire de congé annuel pour un trajet à effectuer le 10 août.

3° le titulaire d'une carte d'abonnement en cours d'utilisation, pour les mensualités venant à échéance après le 8 août.

TITRE IV

MODALITÉS DE PERCEPTION

1° — **Toutes les fois qu'il est délivré un billet** (et même si ce billet est délivré uniquement pour le paiement de l'impôt de l'exemption), le montant des frais de gare et de contrôle est ajouté au prix du billet.

2° **Billets circulaires.** Les frais de gare et de contrôle doivent être appliqués comme pour un billet d'aller et retour portant sur un parcours simple égal à la moitié du parcours total. Exemple : un billet circulaire de 970 kilomètres de parcours total paie 10 francs de frais de gare et de contrôle.

3° **Cartes délivrées aux conditions des tarifs.** Le montant des frais de gare et de contrôle sera ajouté au montant des cartes, lors de la délivrance ou du renouvellement de celles-ci.

4° **Permis passibles des frais de gare et de contrôle.** Le titulaire du permis sera tenu, pour chacun des trajets aller et retour, d'acquitter les frais de gare et de contrôle et de se faire délivrer à cet effet un billet spécial ; le timbrage du permis sera subordonné à la production de ce billet.

5° **Permis délivrés aux conditions des tarifs** (toucheurs de bestiaux, déménageurs, etc...) :

La gare perçoit les frais de gare et de contrôle au moyen d'un billet spécial délivré avec le permis.

6° **Titres de parcours pour lesquels le prix est acquitté à l'aller et le retour est gratuit :** Il y a lieu de percevoir, dès le départ, les frais de gare et de contrôle pour les deux trajets d'aller et de retour,

Exemple : les conducteurs d'animaux admis aux concours et expositions (tarif spécial n° 129) doivent acquitter à l'aller les frais afférents aux trajets d'aller et de retour.

7° **Transports à régler :** Les gares ne perçoivent pas les frais de gare et de contrôle, sauf dans le cas où une partie du paiement est effectué par l'ayant droit.

8° **Billets délivrés sans taxe** (accompagnateurs de matériel roulant, expéditeurs de pigeons voyageurs, etc...) :

Les frais de gare et de contrôle sont perçus lors de la délivrance du billet.

9° **Arrondissement.** Pour chaque titre constatant paiement, l'arrondissement des perceptions, prévu à l'article 23 des tarifs généraux est effectué après avoir ajouté au prix de transport les frais de gare et de contrôle et, s'il y a lieu, les autres frais supplémentaires (surtaxes locales temporaires, droit de timbre-quitance, etc...).

Observation importante : Même s'il y a des arrêts en cours de route, la perception des frais est à calculer dans tous les cas d'après le parcours total du titre de parcours, compte tenu, le cas échéant, de la règle indiquée ci-dessus pour les billets aller et retour et circulaires.

Toutefois, dans le trafic international et le trafic direct avec les Réseaux secondaires ou les Compagnies maritimes, le taux des frais de gare et de contrôle est déterminé d'après la distance S. N. C. F.

TITRE V

CAS PARTICULIERS

A. — Prix arrondis fixés pour certaines relations déterminées (Billets de fin de semaine, de la région parisienne, billets pour circuits fer ou mixtes, billets fer-avion, etc.).

Les dispositions concernant ces prix sont indiquées dans les tableaux insérés en Annexe n° 1 à la présente Instruction.

B. — Prix indiqués dans les Annexes aux Tarifs généraux et spéciaux.

Plusieurs cas sont à considérer :

1° Les annexes indiquent une seule distance, réelle ou fictive :

On applique les frais de gare et de contrôle sur la distance indiquée.

2° Les annexes indiquent la distance réelle et la distance de taxation :

On applique les frais de gare et de contrôle sur la distance de taxation (avec minimum de 6 kilomètres).

3° Les annexes tarifaires n'indiquent aucune distance :

Les gares doivent se reporter aux tableaux insérés en Annexe n° 2 à la présente Instruction.

C. — Prix spéciaux applicables sur certaines relations, en vertu du Titre IV du Tarif des Dispositions diverses,

(Billets Bon dimanche, billets de marché, billets d'une journée, etc.).

Les nouveaux prix à appliquer pour les billets « Bon Dimanche » de la région parisienne sont indiqués à l'annexe n° 3 à la présente instruction.

Pour les autres relations, les gares appliquent les frais de gare et de contrôle aux prix actuels, en se conformant, le cas échéant, aux instructions particulières données par chaque Région.

D. — Trains spéciaux

Les gares recevront, par cas d'espèce, des instructions de leur Région.

Dans le cas où les tarifs prévoient une recette kilométrique minimum, les gares doivent, pour déterminer si ce minimum est atteint, tenir compte du prix des billets, déduction faite des frais de gare et de contrôle.

TITRE VI

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES

1° — Déclassement :

Il n'y a pas à percevoir de frais de gare et de contrôle.

2° — Changement d'itinéraire :

Le supplément à percevoir correspond au prix d'un billet simple, augmenté des frais de gare et de contrôle, calculés d'après la distance supplémentaire effectuée par le voyageur.

3° — Prolongement de parcours :

Le supplément à percevoir correspond au prix d'un billet simple, augmenté des frais de gare et de contrôle calculés comme au 2° ci-dessus.

4° — Prolongement de validité :

Il n'y a pas de frais de gare et de contrôle à percevoir.

5° — Places de luxe :

Il n'y a pas de frais de gare et de contrôle à percevoir sur le montant des suppléments.

6° — Location des places :

Les taxes de location ne sont pas à augmenter des frais de gare et de contrôle.

TITRE VII

DISPOSITIONS COMPTABLES

Billets à utiliser.

Lorsqu'il est délivré des billets passe-partout, les gares indiquent en interligne, au-dessous de la taxe de transport proprement dite le montant des frais de gare et de contrôle.

Les billets fixes doivent également comporter le montant de ces frais. Les gares rectifieront à la main le prix des billets en approvisionnement.

Au fur et à mesure de leur réimpression, les nouveaux billets fixes comporteront, pour les distinguer, la mention "R. 8. 33".

Les billets à 1/2 tarif ou à 1/4 de tarif délivrés aux Agents ou aux membres de leur famille dispensés des frais de gare et de contrôle dans les conditions spécifiées au 1^o du Titre II seront des billets passe-partout et non des billets fixes ordinaires à demi ou à quart de tarif. Ultérieurement, les gares dans lesquelles l'importance du trafic justifiera la mesure seront approvisionnées, sur leur demande, de billets fixes à demi ou à quart de tarif dont le prix ne comprendra pas les frais de gare et de contrôle et qui porteront très apparente la mention "Demi-tarif Agent" ou "1/4 tarif Agent".

Lorsqu'il n'est pas délivré de billet et qu'il y a lieu de percevoir les frais de gare et de contrôle, la perception est constatée par la délivrance, soit d'un billet fixe spécial, soit d'un bulletin de perception supplémentaire.

Les billets spéciaux pour perception des frais de gare et de contrôle sont imprimés sur carton de couleur blanche.

Ils doivent être compostés dans les conditions ordinaires.

Les gares indiquées à l'Annexe II des Tarifs Généraux sont approvisionnées d'office de ces billets.

Les autres gares établissent en principe des bulletins de perception supplémentaire, mais peuvent demander dans les conditions habituelles la création de billets fixes spéciaux. Bien entendu, les billets ou suppléments établis pour la perception des frais de gare et de contrôle sont retirés à l'arrivée dans les conditions habituelles.

Billets délivrés aux machines A. E. G.

Les gares qui utilisent des machines A. E. G. à chariot devront prendre les dispositions utiles pour rectifier les prix amovibles des clichés, ainsi que ceux qui figurent sur les prismes des machines.

En attendant que les prix amovibles puissent être changés, les gares se borneront à rectifier à la main le prix des billets imprimés par les machines A. E. G. et à verser aux Recettes supplémentaires la différence entre les totaux résultant des bandes enregistreuseuses et les sommes encaissées.

Les gares qui emploient des machines A. E. G. à distribution rapide continuent à les utiliser ; mais en attendant leur équipement aux nouveaux prix, elles rectifient à la main le prix des billets délivrés. Elles calculeront et indiqueront à part, sur leur bordereau, le montant des frais de gare et de contrôle.

Comptabilité.

Le montant des frais de gare et de contrôle devant être comptabilisé séparément, les gares le font figurer sous une rubrique manuscrite, dans une colonne en blanc ou, à défaut, dans la marge des divers bordereaux de décompte (1).

Les billets spéciaux et bulletins de perception supplémentaire établis pour la perception des frais de gare et de contrôle sont également décomptés à part sous la rubrique "Frais de gare et de contrôle", respectivement sur les bordereaux de décompte des billets fixes ou sur ceux de perception supplémentaire.

Le montant total des frais de gare et de contrôle perçus devra être indiqué en fin de mois dans une colonne en blanc du bordereau récapitulatif mod. 250 CC.

Arrêt de la comptabilité des billets fixes.

Le 7 Août, au soir, les gares procèdent à l'arrêt de leur comptabilité des billets fixes comme s'il s'agissait d'une fin de mois.

Elles ouvriront, à partir du 8, de nouveaux bordereaux de décompte aux nouveaux prix.

Elles reporteront sur ces derniers bordereaux les totaux de ceux afférents à la période du 1^{er} au 7 inclus, en vue de l'établissement du bordereau récapitulatif mod. 250 CC. et du relevé statistique mod. 531 CC.

(1) Les bordereaux seront modifiés ultérieurement.

ANNEXE N° 1

Application des frais de gare et de contrôle à certains prix arrondis figurant dans les tarifs.

A. — BILLETS DE FIN DE SEMAINE DE LA RÉGION PARISIENNE

Nouveaux prix et textes à insérer

Nomenclature annexée au Tarif des billets d'aller et retour et circulaires.

2° Partie : Billets de fin de semaine

A. — Dispositions intéressant toutes les régions :

2°) au départ de Paris

Billets délivrés toute l'année

Prix (7) : de Paris aux gares comprises dans les zones suivantes :

ZONES	2° CLASSE		3° CLASSE	
	ADULTES	ENFANTS de 4 à 10 ans	ADULTES	ENFANTS de 4 à 10 ans
Zone I	23 »	12 »	17 »	9 »
— II	30 »	16 »	22 »	12 »
— III	36 »	19 »	27 »	15 »
— IV	42 »	22 »	32 »	17 »
— V	50 »	26 »	37 »	20 »

Ces prix comprennent les frais de gare et de contrôle perçus en vertu de l'article 7 quater des Tarifs Généraux, ainsi que, le cas échéant, le droit de timbre-quittance et les surtaxes locales temporaires.

B. — CIRCUITS EFFECTUÉS PAR FER.

(Nomenclature annexée au tarif des billets d'aller et retour et circulaires — 1°e Partie — 4° — Circuit — A).

Les frais de gare et de contrôle à appliquer sont ceux afférents aux billets circulaires sur les distances ci-après :

Circuit n° 1	— 756 km.
— 2	— 804 km.
— 3	— 1.958 km.
— 4	— 1.027 km.
— 5	— 475 km.
— 6	— 403 km.
— 7	— 1.029 km.
— 8	— 312 km.

(7) Ces prix ne sont pas à majorer de 0,893 %.

C. — CIRCUITS MIXTES-FER OU BATEAU-AUTOCAR.

(Nomenclature annexée au tarif des billets aller et retour et circulaires — 1^{re} partie — 4^e Circuits — B).

Les frais de gare et de contrôle sont à appliquer au taux des billets simples sur la distance :

Marseille-Nice ou vice versa 225 km.
Toulon-Nice ou vice versa 158 km.

D. — BILLETS CIRCULAIRES FER-AVION.

(Tarif des Dispositions Diverses — Titre VII).

I. — Billets d'aller et retour.

Les frais de gare et de contrôle sont appliqués au taux des billets simples sur la distance afférente au parcours par fer.

II. — Billets circulaires.

Les frais de gare et de contrôle sont perçus dans les conditions prévues au Tarif des Billets d'aller et retour et circulaires.

ANNEXE N° 2

Application des frais de gare et de contrôle à certaines relations figurant dans les Annexes aux Tarifs Généraux et Spéciaux.

I — RÉGION OUEST

A — BANLIEUE.

1^o) Annexe I aux Tarifs Généraux, § 5

I — Gares de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Auteuil-Boulogne.

Substituer au prix de 1 franc, le prix de 1 fr. 25 ; piquer à côté de ce prix un renvoi (1) indiquant : " Ce prix comprend les frais de gare et de contrôle " ; transformer en renvoi (2) le renvoi (1) actuel.

2^o) Annexe I au Titre I du Tarif des Billets d'aller et retour et circulaires, § 5.

I — Gares de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Auteuil-Boulogne.

Substituer au prix de 1 fr. 25 le prix de 1 fr. 50 ; piquer, à côté de ce prix, un renvoi (1) indiquant : " Ce prix comprend les frais de gare et de contrôle " ; transformer en renvoi (2) le renvoi (1) actuel.

3°) Tableau-Annexe des prix spéciaux applicables aux relations de la banlieue de la Région Ouest.

I — Gares de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Auteuil-Boulogne :

Le texte actuel est à remplacer par le suivant :

« Des billets spéciaux à classe unique, valables de toute gare à toute gare de cette ligne, sont délivrés, à l'exclusion de tous autres billets ou cartes prévus par les Tarifs Généraux ou Spéciaux, au prix de 1 fr. 25 pour un parcours simple et de 1 fr. 50 pour un parcours aller et retour, à la condition que le voyage d'aller s'effectue avant 9 heures et le voyage de retour le jour de l'émission du billet.

Ces prix comprennent les frais de gare et de contrôle. Ils ne peuvent être soudés à aucun autre prix.

II. — Gares des autres lignes.

Le texte suivant est à ajouter entre les 7° et 8° alinéas :

« Le montant des frais de gare et de contrôle à percevoir par voyageur en vertu de l'article 7 quater des Tarifs Généraux est fixé, par trajet simple, à :

« — 0 fr. 25 pour les relations taxées aux prix A et F des barèmes ci-après ;

« — 0 fr. 50 pour les relations taxées aux prix G et H des barèmes ci-après ; »

B. — GRANDES LIGNES

f°) Annexe I aux Tarifs Généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens

a) — 4° Autres relations.

De	A	Distances d'application
Saint-Germain-Grande Ceinture	Saint-Cloud	19
L'Étang-la-Ville (halte)	L'Étang-la-Ville-Grande Ceinture	6
	Mareil-Marly	6
Saint-Nom-la-Bretèche - Forêt de Marly	L'Étang-la-Ville-Grande Ceinture	6
	Mareil-Marly	6
Paris (Saint-Lazare, Montparnasse, Invalides)	Bailly	29
	Noisy-le-Roi	28
	Petit-Jouy-les-Loges (P.N.)	15
Paris (Montparnasse, Invalides)	Jouy-en-Josas	15
	Vauboyen (halte)	15

b) C. — Billets spéciaux pour certains trains de nuit désignés.

Distance maximum d'application : 25 km.

c) Relations S.N.C.F. Compagnies secondaires.

§ 1 — Région Ouest. — Chars à Marines.

— De Paris-Saint-Lazare à Marines : 49 km.

— Des autres gares à Marines, distances indiquées au tableau, diminuées de 7 km. pour Marines-Gare et de 6 km. pour Marines-Halte.

§ 2. — Région Ouest — Tramways de la Sarthe.

DE LE MANS AUX POINTS CI-DESSOUS	DISTANCES D'APPLICATION
Neuville (halte)	24 km.
Chemiré-en-Charnie	27 —
Joué-en-Charnie (halte)	29 —
Loué	30 —
Mareil-en-Champagne (halte)	31 —
Brûlon	28 —
Avessé (halte)	27 —
Poillé	25 —

2°) Annexe III au Titre I du Tarif spécial des Billets d'aller et retour et circulaires.

§ 2 — Région Ouest. — Tramways de la Sarthe.

DE LE MANS AUX POINTS CI-DESSOUS	DISTANCES D'APPLICATION
Neuville (halte).....	24 km.
Chemiré-en-Charnie.....	27 —
Joué-en-Charnie.....	29 —
Loué.....	30 —
Mareil-en-Champagne (halte).....	31 —
Brûlon.....	28 —
Avéssé (halte).....	27 —
Poillé.....	25 —

§ 3. — Région Ouest. — Chemin de fer de Mamers à Saint-Calais.

Distance d'application : 192 kil.

§ 4. — Région Ouest. — Chemins de fer Départementaux (Lignes des Charentes et des Deux-Sèvres).

PARCOURS	DISTANCES D'APPLICATION
De Niort à la gare ci-dessous et <i>vice-versa</i> :	
Saint-Sauveur-de-Nuaillé.....	25 km.
De La Rochelle-Ville aux gares ci-dessous ou <i>vice-versa</i> :	
Bouhet (halte).....	29 km.
Le Gué d'Alléré.....	29 —
Saint-Sauveur-de-Nuaillé.....	29 —
Ferrière-d'Aunis.....	29 —
De Bordeaux (Saint-Jean et État) aux gares ci-dessous :	
Fontenet-Varaize.....	149 km.
Aumagne-Reignier.....	149 —
Vervant-les-Églises-d'Argenteuil.....	149 —
Aulnay.....	149 —
Néré.....	149 —
Matha.....	132 —
Prignac-Courcenac.....	132 —
Migron.....	132 —
Burie.....	132 —
Saint-Sulpice-Mesnac.....	132 —
Cherves.....	132 —
Cognac-Saint-Jacques.....	132 —

§ 5. — Région Ouest. — Tramways de la Vendée.

PARCOURS		DISTANCES D'APPLICATION
De La Roche-sur-Yon aux gares ci-contre ou <i>vice- versa</i>	Saint-Gilles-Plage.....	45 km.
	Brétignolles-sur-Mer	45 —
	Saint-Martin-de-Brem	45 —
De Nantes-État aux gares ci-contre	Boin	50 —
	Beauvoir-sur-Mer.....	50 —
Des gares ci-contre à Saint- Jean-de-Monts ou <i>vice- versa</i>	Nantes-État.....	61 —
	Pont-Rousseau.....	59 —
	Les Landes.....	56 —
	Bouguenais.....	53 —
	Bouaye.....	47 —
	Port-Saint-Père-Saint-Mars ..	41 —
	Sainte-Pazanne.....	35 —
De La Roche-sur-Yon aux gares ci-contre ou <i>vice- versa</i>	Jard.....	37 —
	Saint-Vincent-sur-Jard.....	37 —
	Longeville	37 —
	Anges	37 —
	Grues	37 —
	Saint-Denis-du-Payré	37 —
	Lairoux	37 —

§ 6. — Région Ouest. — Chars à Marines.

De Paris-Saint-Lazare à Marines..... 49 km.

Des autres gares à Marines, distances indiquées au tableau diminuées de 7 km. pour Marines-gare et de 6 km. pour Marines-halte.

II. — RÉGION SUD-OUEST

1°) Annexe I aux Tarifs Généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens (§ 8).

B. — Lignes à voie étroite d'Argent au Blanc, de Tulle à Uzerche, de Seilhac à Treignac, de Tulle à Argentat et de Blois-Vienne à Saint-Aignan-Noyers.

Distance d'application : 6 kilomètres.

2°) Annexe I au Titre I du Tarif spécial des Billets d'aller et retour et circulaires (§ 8).

A. — Lignes à voie étroite d'Argent au Blanc, de Tulle à Uzerche, de Seilhac à Treignac, de Tulle à Argentat et de Blois-Vienne à Saint-Aignan-Noyers.

Distance d'application ; 6 kilomètres.

D. — Autres relations :

Libourne-Bordeaux 42 kilomètres.

Bergerac-Bordeaux 104 kilomètres.

Angoulême-Bordeaux 140 kilomètres.

3°) Annexe III au Titre I du Tarif spécial des Billets d'aller et retour et circulaires.

§ 10 — Région Sud-Ouest — Chemins de fer Départementaux. (Réseau d'Indre-et-Loire)																																																				
des gares ci-contre à Tours et retour.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;">Hommes</td> <td style="width: 5%; border-right: 1px solid black;">}</td> <td style="width: 45%;">38 kms</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Rillé-Hommes</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Channay-Courcelles</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Château-la-Vallière</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Neuvy-le-Roi</td> <td style="border-right: 1px solid black;">}</td> <td>34 kms</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Chemillé-Louestault</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Marray</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">La Ferrière</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Saint-Branches</td> <td style="border-right: 1px solid black;">}</td> <td>23 kms</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Louans</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Le Louroux</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Mantbelan</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">La Chapelle-Blanche</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Ligueil</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Ferrière Larçon</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Paulmy</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black;">Neuilly-le-Brignon</td> <td style="border-right: 1px solid black;"></td> <td></td> </tr> </table>	Hommes	}	38 kms	Rillé-Hommes			Channay-Courcelles			Château-la-Vallière			Neuvy-le-Roi	}	34 kms	Chemillé-Louestault			Marray			La Ferrière			Saint-Branches	}	23 kms	Louans			Le Louroux			Mantbelan			La Chapelle-Blanche			Ligueil			Ferrière Larçon			Paulmy			Neuilly-le-Brignon		
Hommes	}	38 kms																																																		
Rillé-Hommes																																																				
Channay-Courcelles																																																				
Château-la-Vallière																																																				
Neuvy-le-Roi	}	34 kms																																																		
Chemillé-Louestault																																																				
Marray																																																				
La Ferrière																																																				
Saint-Branches	}	23 kms																																																		
Louans																																																				
Le Louroux																																																				
Mantbelan																																																				
La Chapelle-Blanche																																																				
Ligueil																																																				
Ferrière Larçon																																																				
Paulmy																																																				
Neuilly-le-Brignon																																																				
§ 11 — Région Sud-Ouest — C ^o Nantaise de Navigation à Vapeur. Distance d'application : 65 kilomètres																																																				

III. — RÉGION SUD-EST

Annexe I aux Tarifs Généraux applicables aux voyageurs, bagages et chiens (§ 9).

— de Delle à Delle-frontière	}	Distance d'application 6 kilomètres
— de Saint-Gingolph à Saint-Gingolph-frontière		
— d'Annemasse à Chêne-Bourg		

IV. — RÉGIONS OUEST — SUD-OUEST

1°) Annexe I au Titre I du Tarif spécial des Billets d'aller et retour et circulaires.

§ 15-C — Autres relations

D'Angers-Saint-Laud aux gares comprises entre Châlennes et Perray-Jouannet ou *vice versa* : 41 kil.

§ 16 — Relations de Paris avec les gares comprises entre Savigny-sur-Orge et Massy-Palaiseau.

de	à	
Petit-Vaux	Paris-Quai-d'Orsay	} 28 kil.
Gravigny	Paris-Pont-Saint-Michel	
Chilly-Mazarin	Paris-Austerlitz	
Longjumeau	Orléans-Ceinture	} 26 kil.
Champlan		

2°) Annexe III au Titre I du Tarif spécial des Billets d'aller et retour et circulaires.

§ 8 — Chemins de fer d'Intérêt local du Morbihan et Compagnie Nantaise de Navigation à vapeur.

Distance d'application : 61 kil.

§ 9 — Mamers à Saint-Calais.

Distance d'application : 60 kil.

§ 19 — Billets de Bordeaux à Royan ou *vice versa*.

Distance d'application : 126 kil.

ANNEXE N° 3

Nouveaux prix (comprenant les frais de gare et de contrôle)
à appliquer aux Billets « Bon Dimanche » de la région parisienne.

ZONES	2° CLASSE		3° CLASSE	
	ADULTES	ENFANTS DE 4 à 10 ANS	ADULTES	ENFANTS DE 4 à 10 ANS
Zone 0	12 50	6 50	8 50	4 50
— 1	18 »	10 »	13 »	7 »
— 2	24 »	13 »	18 »	10 »
— 3	30 »	16 »	22 »	12 »
— 4	36 »	19 »	27 »	15 »
— 5	42 »	22 »	32 »	17 »

NOTE DE SERVICE

(publiée par le Service Commercial)

sur l'application du relèvement, prescrit par la loi du 12 février 1938, des droits de timbre perçus sur les bulletins de bagages, récépissés et bulletins d'expédition.

Cette note est constituée par des instructions permanentes données aux gares par un Service Central. L'Ordre Général N° 3 la classe en conséquence comme Instruction Générale imprimée sur papier bleu.

La dénomination de Note de Service est réservée par l'Ordre Général N° 3 pour les documents temporaires publiés par les Services Régionaux.

Il y a donc là une désobéissance absolue à l'Ordre Général 3, génératrice de confusion.

NOTE DE SERVICE

sur l'application du relèvement, prescrit par la loi du 12 Février 1938, des droits de timbre perçus sur les bulletins de bagages, récépissés, et bulletins d'expédition.

Article Premier.

La loi du 12 février 1938 a porté à 0 fr. 50, 1 fr. et 2 fr. les droits de timbre des bulletins de bagages, récépissés, bulletins d'expédition des colis postaux et remboursements qui étaient respectivement fixés à 0 fr. 25, 0 fr. 50 et 1 franc.

Sont toutefois exclus de ce relèvement les droits de timbre afférents aux transports de colis agricoles.

En exécution de cette loi, M. le Ministre des Travaux Publics a autorisé la Société Nationale des Chemins de Fer Français à relever tous les prix indiqués dans les tarifs comme comprenant le droit de timbre, de la différence existant entre le nouveau et l'ancien taux du droit de timbre considéré.

Article 2.

En conséquence, les gares doivent, à partir de la date fixée à l'article 5, modifier à la plume comme suit les documents ci-après qu'elles ont en leur possession :

TARIFS GÉNÉRAUX VOYAGEURS

Bagages et chiens accompagnés

Article 15.

Enregistrement des bagages
(renv. (1) de l'art. 15)

Article 20.

Prix de transport des chiens
renv. (3)

TARIFS GÉNÉRAUX MARCHANDISES

Article 10.

Minimum de perception

Article 11.

Droits de timbre et d'enregistrement

Article 11.

renv. (3)

TARIF DES PETITS COLIS

Chap. 1^{er} — Art. 9.

Remboursement

En cas d'annulation du remboursement, la taxe sera réduite à

	Il y a :	Il faut :
	en Francs	en Francs
Enregistrement des bagages	2. », 3.50, 6. », 12. »	2.25, 3.75, 6.25, 12.25
(renv. (1) de l'art. 15)	0.25	0.50
Prix de transport des chiens	0.25	0.50
Minimum de perception	12. », 9. », 8. », 6. »	12.50, 9.50, 8.50, 6.50
Droits de timbre et d'enregistrement	4. »	4.50
renv. (3)	3. »	3.50
Remboursement	3. », 4. » et 6. »	3.50, 4.50 et 6.50 (1)
En cas d'annulation du remboursement, la taxe sera réduite à	2. »	2.50

(1). Ces nouveaux taux sont également applicables aux remboursements sur colis agricoles.

TABEAU II

Tous les prix insérés dans le titre A — Tarif de vitesse unique et le titre C Colis express, doivent être uniformément relevés de 0 fr. 50.

Par contre, les prix du titre B (Colis agricoles) ne doivent pas être modifiés.

Renvoi (1) maxima prévus pour les transports intéressant exclusivement les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

**ANNEXE A AUX TARIFS GÉNÉRAUX
(Expéditions de détail.)**

Article 4.

Frais accessoires

Article 7.

Minimum de perception

TARIFS DES EXPÉDITIONS EXPRESS

Article 5.

Frais accessoires

Article 7.

Minimum de perception

Tableau des prix. — Nota

**TARIF A VITESSE UNIQUE POUR LE TRANSPORT
DES ANIMAUX VIVANTS**

Conditions d'application communes à tous les chapitres.

§ II. — Enregistrement

§ III. — Minimum de perception

TARIF G. V. N° 3

Conditions d'application communes à tous les chapitres.

1^{er} et 2^e alinéas. Timbre et Enregistrement.

Minimum de perception

TARIF G. V. N° 6

Minimum de perception

TARIF G. V. N° 23

Chapitre II.

Prix par expédition

TARIF G. V. N° 24

Conditions d'application communes aux
chapitres 9 et 11 § 1^{er},

Enregistrement timbre — Minimum de perception.

Par expédition, pour droit de timbre

TARIF G. V. N° 26

Conditions d'application communes à tous les chapitres

Il y a :

en Francs

Il faut :

en Francs

8. » et 9. »

8.50 et 9.50

4. » et 3. »

4.50 et 3.50

12. », 9. », 8. », 6. »

12.50, 9.50, 8.50, 6.50

4. »

4.50

21. » et 17. »

21.50 et 17.50

21. » et 17. »

21.50 et 17.50

3. »

3.50

9. »

9.50

3. » et 9. »

3.50 et 9.50

3. » et 9. »

3.50 et 9.50

12.50, 12.50, 23.75

13. », 13. », 24.25

0.50 (loi du 4 Avril 1926)

1. »

3. » et 9. »

3.50 et 9.50

TARIF N° 129, Chap. 3

§ 1 A) - b) Retour au point d'origine.

2° et 3° alinéas

Il y a :

en Francs

4. »

Il faut :

en Francs

4.50

TARIF N° 129, Chap. 16

§ II C) Dispositions communes.

Dernière ligne, minimum de perception

9. »

9.50

TARIF P. V. N° 100

A la suite des Conditions d'application au bas du tableau des prix du barème A avec minimum de perception de

9. »

9.50

TARIF P. V. N° 3

Tableau des barèmes A et B

figurant à la suite des chapitres et du texte des renvois au bas du tableau renvoi b)

12. »

12.50

TARIF P. V. N° 6 — CHAPITRE PREMIER — § IV

Tous les prix insérés dans le tableau des prix par fût doivent être uniformément relevés de 1 franc.

Conditions d'applications communes à tous les chapitres. — Minimum de perception

9. »

9.50

TARIF P. V. N° 26

Conditions d'application communes à tous les chapitres.

9. »

9.50

TARIF P. V. N° 29. — Chap. 10

Région du Sud-Est — Nota (figurant au bas de la page)

9. »

9.50

TARIF P. V. N° 29. — Chap. 13

Article 13 - b). Dispositions spéciales

4. »

4.50

TARIF SPÉCIAL DE TRANSIT G. V. N° 300, chap. 3

Conditions d'application, droits d'enregistrement et de timbre

4. »

4.50

En outre, les prix fermes applicables par expédition d'un poids de 5 kilos jusqu'à 50 kilos doivent être uniformément relevés de 0 fr. 50.

3. »

3.50

TARIF SPÉCIAL DE TRANSIT P. V. N° 300

chap. 1^{er}. — Droit d'enregistrement et de timbre

3.50

4.50

Chap. 2. — Droit d'enregistrement et de timbre

3. »

4.50

Chap. 30. — Droit d'enregistrement et de timbre

3. »

4.50

Article 3. — Cas particuliers.

ARRONDISSEMENT DES TAXES

a) **Petits Colis.** — A titre provisoire et en attendant la réfection du tarif des petits colis, les dispositions de l'article 9 des Tarifs Généraux Marchandises, 3^e alinéa, ne sont plus applicables au tarif des petits colis.

b) **Autres transports.** — Pour tous les transports, les dispositions du dit article 9 doivent être exactement observées, c'est-à-dire que pour chaque expédition la taxe de transport ou, le cas échéant, le nouveau minimum de perception, doit continuer à être arrondi, suivant le cas, au franc supérieur ou inférieur.

REMBOURSEMENTS

Le droit de timbre du récépissé à percevoir en plus des droits prévus à l'art. 22 des Tarifs Généraux et à l'art. 11 du tarif des expéditions express, lorsque les envois sont grevés de remboursements est porté de 0 fr. 50 à 1 franc.

RÉCÉPISSÉS BLEUS DES ENTREPRENEURS DE GROUPE

Le droit de timbre de ces récépissés est porté de 0 fr. 50 à 1 franc.

COLIS POSTAUX

Des instructions spéciales ont été données aux gares.

TRANSPORTS EFFECTUÉS AUX CONDITIONS DES TARIFS INTERNATIONAUX

Des instructions spéciales seront données ultérieurement aux gares intéressées.

Article 4. — DISPOSITIONS COMPTABLES.

En exécution des prescriptions ci-dessus, les gares doivent appliquer les dispositions suivantes :

A) PETITS COLIS

La perception du droit de timbre supplémentaire de 0 fr. 50 par expédition ne pouvant être constatée par l'apposition de vignettes taxes les gares doivent se conformer aux dispositions suivantes :

— La somme de 0 fr. 50 représentant le droit de timbre supplémentaire doit être inscrite, sur les récépissés, sous le montant des ports payés ou des ports dus et perçus en même temps que ces frais.

Ce droit de timbre supplémentaire doit être comptabilisé journallement dans les recettes intérieures des régions sous la rubrique « Supplément timbre Petits Colis ».

RÉCÉPISSÉS SPÉCIAUX DE GROUPE

Les gares doivent apposer un timbre fiscal de 0 fr. 50 sur les récépissés spéciaux aux anciens prix qu'elles tiennent à la disposition des entrepreneurs de transport.

Lors de la remise des récépissés établis par les intéressés, les gares doivent s'assurer que le timbre supplémentaire a bien été apposé et, le cas échéant, compléter l'affranchissement.

Article 5. — DATE DE MISE EN VIGUEUR

Doit être soumise aux prescriptions ci-dessus toute expédition remise par l'expéditeur dans une gare des chemins de fer français à partir du 21 Février.

Par contre, reste soumise au régime antérieur toute expédition remise complète au chemin de fer avant le 21 Février, même si elle est effectuée en port dû et que celui-ci ne soit encaissé que postérieurement.

Pour les expéditions en provenance d'un chemin de fer étranger, ne doivent être soumises au nouveau régime que celles qui sont remises au point de transit avec les Chemins de Fer Français, à partir du 21 Février.

Le Chef du Service Commercial,

BOYAUX.

NOTICES TECHNIQUES
DU SERVICE CENTRAL MATERIEL

Ces notices constituent de véritables instructions permanentes à l'usage des Agents d'exécution des Services Matériel. Par conséquent aux termes de l'Ordre Général N° 3, elles auraient du prendre place dans les Instructions Générales et être imprimées sur papier bleu parcequ'elles émanent d'un Service Central et s'adressent à une catégorie déterminée d'agents.

Elles auraient commencé la série des Instructions Générales du Service Central du Matériel. Sans doute l'Ordre Général N° 3 ne prévoyait pas leur numérotation à l'intérieur de la Collection des Instructions Générales émanant du Matériel mais cette insuffisance de l'Ordre Général N° 3 aurait été compensée par l'établissement d'un répertoire des Instructions propres au Matériel.

En les dénommant Notices Techniques le Service rédacteur a complé^{te}ment méconnu les principes de l'Ordre Général N° 3.

Si leur dénomination était maintenue les Instructions des Services Régionaux auraient à prendre comme référence des Notices Techniques dont le titre n'impose pas, dès le premier abord, l'idée de priorité qui s'attache aux instructions des Services Centraux.

De plus si chaque Service dénommait à sa manière
les Instructions on serait plus loin de l'unification
qu'avant la fusion des Réseaux et les relativités entre
les catégories d'Instruction seraient perdues de vue.

SOCIETE NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central du Matériel

NOTICE TECHNIQUE N° 22 T

REPARTITION DES ATTRIBUTIONS DES LABORATOIRES
D'ESSAIS PHYSIQUES ET CHIMIQUES

Afin d'utiliser dans les meilleures conditions techniques et de rendement les différents laboratoires d'essais physiques et chimiques de la S.N.C.F. la répartition suivante d'attributions est décidée:

I - LABORATOIRE DE LA REGION DE L'EST -

- 1°) Analyses et essais en vue du contrôle des verres, glaces, regards, tubes de niveau.
- 2°) Essais et analyses pour le contrôle des réceptions des câbles, cordages, ficelles, amiantes, bois, contreplaqués.
- 3°) Analyse des eaux d'alimentation des machines, des eaux potables, des désincrustants, désinfectants. Examen bactériologique des eaux.
- 4°) Etudes des bielles, tiges de pistons, cylindres, attelages avariés.
- 5°) Analyses et essais d'alliages ferreux pour le Contrôle en Usines.

II - LABORATOIRE DE LA REGION DU NORD -

- 1°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions du carbure de calcium.
- 2°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions des produits chimiques divers, des matières alimentaires.
- 3°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions des ressorts; analyses en vue du contrôle des réceptions des limes et scies.
- 4°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions des produits réfractaires, des briques, porcelaines, faïences.

- 5°) Etudes des bandages et des essieux.
- 6°) Analyses et essais d'alliages ferreux pour le contrôle en Usines.

III - LABORATOIRE DE LA REGION DE L'OUEST

- 1°) Analyses chimiques et essais en vue du contrôle des réceptions du cuivre, du plomb, de l'étain, de l'antimoine, de l'aluminium, du magnésium, du zinc et de leurs alliages.
- 2°) Essais et analyses des fers-blancs, fers chromés, nickelés étamés, etc...
- 3°) Essais et analyses des peintures, vernis, siccatifs et matières premières pour peintures.
- 4°) Etude des pièces avariées de chaudières.
- 5°) Essais et analyses des combustibles liquides.
- 6°) Etudes générales sur les alliages, endurance à la fatigue, fluage, rayons X, photoélasticimétrie; etc...
- 7°) Métrologie, vérification des calibres,
- 8°) Etudes sur la corrosion.
- 9°) Examen des pièces rompues des autorails.
- 10°) Etudes diverses.

IV - LABORATOIRE DE LA REGION DU SUD-OUEST-

- 1°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions des caoutchoucs, cuirs, simili-cuirs, linoléum, toiles enduites, courroies, etc...
- 2°) Analyses et essais en vue du contrôle des réceptions des huiles, lubrifiants, corps gras, suifs, savons, mastics.
- 3°) Analyses et essais de papiers de toute nature, des brosses, des pinceaux, des pétroles pour éclairage, des mèches de lampes.
- 4°) Analyses et essais des tissus, feutres, tapis, moquettes, packing, fils.

V - LES ATTRIBUTIONS DES LABORATOIRES DU SUD-EST sont réparties comme il est indiqué ci-dessus.

Le laboratoire de photométrie du Sud-Est qui était annexé au Laboratoire des essais mécaniques et physiques sera transféré à Vitry.

Le laboratoire de la Sous-Direction de Strasbourg dont l'éloignement rend difficile la coordination du travail journalier avec celui des laboratoires parisiens, garde ses attributions actuelles.

Une instruction ultérieure règlera la question des analyses et essais de charbon.

A. B. NCELIN, Ingénieur Principal chargé de la direction technique des Laboratoires, prendra avec chaque Chef de Service régional Matériel et Traction les dispositions de détail nécessaires pour l'application de la présente instruction.

Paris, le 15 Juillet 1938

LE DIRECTEUR,



SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Division Centrale de Réparation
du Matériel Moteur

Tm 231.242

NOTICE TECHNIQUE N° 5 T

relative à l'emploi de la soudure pour la confection
et la réparation des foyers et des boîtes à feu.

Les progrès réalisés dans les procédés de soudure autogène du cuivre et de l'acier permettent d'exécuter couramment les différents travaux d'assemblage et de réparation des foyers de locomotives et d'obtenir ainsi les meilleurs résultats quant à la qualité et au prix de revient, sous la réserve que certaines conditions techniques d'exécution sont respectées.

L'expérience a montré, en effet, que les insuccès parfois observés, sont tous dus soit à l'emploi d'une main-d'oeuvre insuffisamment expérimentée, soit à des conditions matérielles défavorables (cuivre ne possédant pas les caractéristiques de soudabilité nécessaires).

En conséquence, l'emploi de la soudure sera généralisé à certains travaux de chaudronnerie, dans les conditions indiquées ci-après :

I - GRANDS ATELIERS -

Tous les établissements réparateurs de chaudières de locomotives (Grands Ateliers de la S.N.C.F. et usines de l'Industrie privée) doivent se conformer aux règles suivantes :

a) Les pièces rapportées dans les foyers en remplacement de parties usées, fissurées, etc... doivent être soudées et non rivées ou vissées aux parties conservées.

b) La confection des foyers neufs, en cuivre ou en acier, doit également être exécutée par soudure.

Pour les commandes de cuivre neuf (plaques et planches pour foyers), un essai de soudabilité sera exigé. La S.T.U. N° 15 est complétée dans ce sens.

c) En cas de remplacement des flancs de boîtes à feu ou de portions de plaques AV ou AR de boîtes à feu, la partie rapportée est soudée bord à bord avec la partie conservée, à condition que la ligne de soudure se trouve dans une zone entretoisée.

d) Les tôles d'acier destinées à la confection et à la réparation des foyers et des boîtes à feu sont découpées au chalumeau à commande mécanique, de manière à obtenir un chanfrein parfaitement net. Ce chanfrein est laissé brut, sans usinage ni meulage ultérieur, qu'il soit destiné à être maté ou à être soudé.

II - DEPOTS -

Les réparations de foyers dans les Dépôts sont également effectuées, en principe, par soudure.

a) Eléments en acier

La réparation des tôles et plaques de foyers en acier doit toujours être exécutée par soudure à l'arc électrique.

b) Eléments en cuivre

La réparation par soudure des foyers en cuivre ne doit être confiée qu'à des soudeurs particulièrement entraînés à ce genre de travail; l'emploi de pièces vissées sera donc admis dans le cas où le manque de soudeurs qualifiés risquerait de provoquer une immobilisation trop prolongée de la machine. Il en sera de même s'il est reconnu, par des essais sur éprouvettes que le cuivre du foyer n'est pas soudable.

LE DIRECTEUR,

J. LEVY.

SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Division Centrale de Réparation
du Matériel Moteur

Tm 231.242

NOTICE TECHNIQUE N° 5 T

relative à l'emploi de la soudure pour la confection
et la réparation des foyers et des boîtes à feu.

Les progrès réalisés dans les procédés de soudure autogène du cuivre et de l'acier permettent d'exécuter couramment les différents travaux d'assemblage et de réparation des foyers de locomotives et d'obtenir ainsi les meilleurs résultats quant à la qualité et au prix de revient, sous la réserve que certaines conditions techniques d'exécution sont respectées.

L'expérience a montré, en effet, que les insuccès parfois observés, sont tous dus soit à l'emploi d'une main-d'oeuvre insuffisamment expérimentée, soit à des conditions matérielles défavorables (cuivre ne possédant pas les caractéristiques de soudabilité nécessaires).

En conséquence, l'emploi de la soudure sera généralisé à certains travaux de chaudronnerie, dans les conditions indiquées ci-après :

I - GRANDS ATELIERS -

Tous les établissements réparateurs de chaudières de locomotives (Grands Ateliers de la S.N.C.F. et usines de l'Industrie privée) doivent se conformer aux règles suivantes :

a) Les pièces rapportées dans les foyers en remplacement de parties usées, fissurées, etc... doivent être soudées et non rivées ou vissées aux parties conservées.

b) La confection des foyers neufs, en cuivre ou en acier, doit également être exécutée par soudure.

Pour les commandes de cuivre neuf (plaques et planches pour foyers), un essai de soudabilité sera exigé. La S.T.U. N° 15 est complétée dans ce sens.

c) En cas de remplacement des flancs de boîtes à feu ou de portions de plaques AV ou AR de boîtes à feu, la partie rapportée est soudée bord à bord avec la partie conservée, à condition que la ligne de soudure se trouve dans une zone entretoisée.

d) Les tôles d'acier destinées à la confection et à la réparation des foyers et des boîtes à feu sont découpées au chalumeau à commande mécanique, de manière à obtenir un chanfrein parfaitement net. Ce chanfrein est laissé brut, sans usinage ni meulage ultérieur, qu'il soit destiné à être maté ou à être soudé.

II - DEPOTS -

Les réparations de foyers dans les Dépôts sont également effectuées, en principe, par soudure.

a) Eléments en acier

La réparation des tôles et plaques de foyers en acier doit toujours être exécutée par soudure à l'arc électrique.

b) Eléments en cuivre

La réparation par soudure des foyers en cuivre ne doit être confiée qu'à des soudeurs particulièrement entraînés à ce genre de travail; l'emploi de pièces vissées sera donc admis dans le cas où le manque de soudeurs qualifiés risquerait de provoquer une immobilisation trop prolongée de la machine. Il en sera de même s'il est reconnu, par des essais sur éprouvettes que le cuivre du foyer n'est pas soudable.

LE DIRECTEUR,

J. LEVY.

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

SERVICE CENTRAL DU MATERIEL

Division Centrale de répara-
tion du matériel moteur.

Tm 23I246

NOTICE TECHNIQUE N° 15 T.

Réduction des diamètres des trous d'entretoises
agrandis dans les parois de boîte à feu.

EXPOSE DU PROCEDE -

La présente note a pour but de définir la méthode à suivre pour réduire les diamètres des trous d'entretoises agrandis dans les parois de boîte à feu, afin de pouvoir appliquer de nouvelles entretoises à leur diamètre d'origine.

Le procédé le plus économique consiste à appliquer des bagues filetées serties dans les parois par simple brochage.

La bague filetée doit affleurer extérieurement la paroi et déborder à l'intérieur de 5 m/m.

Le débordement permet d'obtenir dans tous les cas (parois inclinées, courbes, doubles épaisseurs, etc..) un nombre de filets en prise suffisant et décèle aux exécutants la présence de la bague lors des remplacements éventuels d'entretoises dans les dépôts.

Du côté eau, le trou intérieur est fraisé sur une profondeur de 5 m/m pour maintenir la longueur d'encastrement de l'entretoise à la valeur de l'épaisseur de la tôle.

CAS D'APPLICATION -

Dans le cas de remplacement de foyers ou d'éléments de foyer, il ne devra jamais être appliqué d'entretoises de diamètre égal ou supérieur au diamètre d'origine augmenté de 4 m/m (qu'il s'agisse de trous bagués ou non bagués) sauf pour le diamètre initial 23 m/m pour lequel on pourra atteindre 27 m/m.

Dès que cette limite sera atteinte on procédera, soit à l'application d'une bague, soit au remplacement de la bague existante par une autre de diamètre supérieur.

Au cours des remplacements successifs d'entretoises dans des trous déjà munis de bagues, les diamètres limites seront fixés à :

30 m/m	pour bague de diamètre extérieur		D = 38mm
32	-d°-	-d°-	D = 40mm
34	-d°-	-d°-	D = 42mm

Toutefois, au cours des R.G., pour les entretoises situées dans des parties conservées du foyer, ces limites devront être diminuées de 3 m/m afin de permettre des remplacements ultérieurs en service.

Ces bagues sont confectionnées en série à des

dimensions déterminées et suivant calibre pour en faciliter la pose.

Leur diamètre intérieur de filetage devra correspondre après taraudage au diamètre d'origine de l'entretoise et les diamètres extérieurs seront fixés à 38 m/m - 40 m/m - 42 m/m -

Le tableau ci-dessous résume pour les diamètres d'origine d'entretoises les plus courants, les diamètres limites à suivre d'une part, lors des réparations générales, et, d'autre part, au cours d'entretien courant par les dépôts.

Diamètre d'origine des entretoises	Diamètres limites						
	Réparations générales					Entretien	
	Eléments de foyers remplacés (avec ou sans bague)	Eléments de foyers conservés			D=38	D=40	D=42
		D=38	D=40	D=42			
23 mm	27 mm	27 mm	29 mm	31 mm	30 mm	32 mm	34 mm
24 mm	27 mm	27 mm	29 mm	31 mm	30 mm	32 mm	34 mm
26 mm	29 mm		29 mm	31 mm		32 mm	34 mm

En raison du coût relativement peu élevé de ce procédé de réparation, l'application d'un nombre important de bagues, au cours des R.G., est à faire sans réserves à l'occasion des réparations de foyers autres

que les remplacements.

Lors des remplacements de foyers, bien que l'application massive de bagues aux éléments de boîte à feu soit généralement avantageuse, il y a lieu cependant d'examiner attentivement chaque cas d'espèce en comparant les prix de revient des 2 méthodes de réparation (bagueage et remplacement des parois de boîte à feu) compte tenu de l'état général des éléments en cause qui devront, de toute façon, pouvoir assurer sans incident les parcours prévus jusqu'à la prochaine R.G.

Dans certains cas particuliers, le remplacement de parties inférieures d'éléments de boîte à feu assemblés par soudure sur les parties restantes peut se révéler plus économique que l'application de bagues.

CONDITIONS D'APPLICATION -

a) Confection des bagues

Les bagues sont prélevées dans des barres d'acier A.

Elles sont filetées extérieurement avec une tolérance de $\begin{matrix} +0 \\ -200 \end{matrix}$ sur le diamètre à flancs de filet et percées à 19 m/m dans la tolérance de $\begin{matrix} +210 \\ -0 \end{matrix}$

b) Préparation des trous dans les parois

Le taraudage des trous de parois devant recevoir les bagues est exécuté en une seule opération sans alésage préalable.

Le taraud aléteur doit réaliser le diamètre nominal du filetage avec la tolérance de $D + \frac{200}{2}$ mesurée à flanc de filets.

c) Pose de bagues

Les bagues sont vissées et réglées par affleurement sur les parois extérieures de boîte à feu.

Leur étanchéité est obtenue par le passage d'une broche spéciale à 2 étages aux diamètres progressifs de 20,5 et 21 m/m 5.

Le sertissage est effectué par pénétration complète de la broche dans le trou intérieur sous l'action d'un marteau pneumatique de faible puissance ou d'un dispositif à pression statique.

Il est essentiel, au cours de l'opération, de retenir la bague côté eau au moyen d'un tas.

Pour obtenir un sertissage satisfaisant, il convient de s'assurer avant montage que les tolérances d'ajustements sur les parties filetées et sur les diamètres respectifs de la broche et du trou des bagues sont parfaitement respectées.

LE DIRECTEUR,

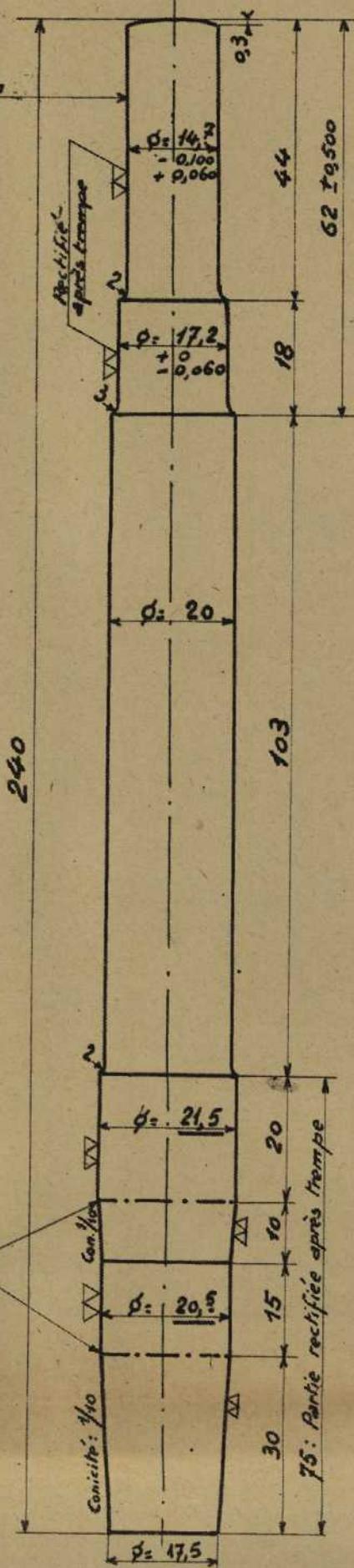
Signé: J. LÉVY

Annexé à la Notice
technique n°...15...

Broche à deux étages pour le sertissage des bagues de parois de boîte à feu

Acier : KT

Emmanchement commun
(Nom^{rs} des Outils pour
marteaux pneumatiques)



NOTA: Les cotes soulignées
sont rigoureuses

CROQUIS N°
10 343 LM

Tm 4

Région du SUD-EST

Il est publié de cette Instruction de Service :

- un EXTRAIT à l'usage des agents de manœuvres,
- un EXTRAIT à l'usage des agents de conduite.

Paris, le 2 Novembre 1950.

**MATÉRIEL
A
VOYAGEURS**
CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

DISTRIBUTION

EX

1 - 2 - 21

Lignes de Paris à Dijon
— de Culoz à Modane
— d'Aix-les-Bains à La Roche-
sur-Foron

11 à 14 - 31 - 32

MT

**1 à 6 - 11 à 19
21 à 25 - 29 - 31 - 32 - 62**

RECTIFICATIFS

N°

DATES

Sommaire

	PAGES
Article 1. — Documents abrogés	1

Paragraphe I

GÉNÉRALITÉS

Article 2. — Objet de la présente instruction	1
Article 3. — Recommandations importantes	1
Article 4. — Réservé	1

Paragraphe II

TYPES D'INSTALLATIONS DE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

Article 5. — Principe	2
Article 6. — Différents types d'installations de chauffage	3
Article 7. — Dispositifs de mise en action et d'arrêt du chauffage électrique	3

Paragraphe III

ACCOUPLLEMENT ET DÉSACCOUPLEMENT DES VÉHICULES

Article 8. — Organes d'accouplement	4
Article 9. — Agents chargés des accouplements et des désaccouplements	4
Article 10. — Prescriptions générales	5
Article 11. — Utilisation de la clé spéciale de verrouillage sur les voies des gares	5
Article 12. — Utilisation de la clé spéciale de verrouillage sur les voies des postes d'entretien et des chantiers de lavage	7
Article 13. — Marques apposées sur les clés de verrouillage autres que celles des locomotives	7
Article 14. — Trains assurant des relations internationales	7

Paragraphe IV

RÉGIMES DE CHAUFFAGE ET INCIDENTS

Article 15. — Régimes de chauffage	8
Article 16. — Incidents de chauffage électrique	8
Articles 17 et 18 } Réservés	8

Paragraphe V

PRÉCHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

Article 19. — Moyens de préchauffage	9
Article 20. — Règles générales	9
Articles 21 et 22 } Réservés	9

*Paragraphe VI***MESURES PARTICULIÈRES A PRENDRE
EN PÉRIODE DE GRANDS FROIDS**

	PAGES
Article 23. — Mesures générales	10
Article 24. — Mesures particulières à prendre aux gares de transition	10
Article 25. — Moyens d'exécution — Modalités d'application	10
Article 26. — Mesures de sécurité	10
Articles 27 et 28 } Réservés.....	10

ANNEXES

Annexe I	11
Annexe II	13
Annexe III	15
Annexe IV	17
Annexe V	21

Paris, le 2 Novembre 1950.

MATÉRIEL A VOYAGEURS

Chauffage électrique

article 1 ♦ *Documents abrogés.*

Instruction de Service

**EX 31 f
MT 25 g**

N° 1 du 15 Mars 1950.
N° 1

PARAGRAPHE I

GÉNÉRALITÉS

article 2 ♦ *Objet de la présente instruction.*

La présente instruction définit, dans le cadre des prescriptions des Instructions Générales (EX 31 f et MT 25 g n° 2 des 18 octobre 1946 et 1^{er} juin 1948), les règles à suivre par les agents des Services EX et MT pour l'utilisation des installations de chauffage électrique des véhicules.

article 3 ♦ *Recommandations importantes.*

En vue d'éviter des accidents mortels, les agents de tous grades des deux Services intéressés doivent se conformer strictement aux règles prescrites par la présente instruction de service.

article 4 ♦ *Réservé.*

PARAGRAPHE II

TYPES D'INSTALLATIONS DE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

article 5 — Principe.

Les voitures et fourgons appelés à circuler sur les lignes électrifiées de :

- Paris à Lyon,
- Culoz à Modane,

sont munis d'installations de chauffage électrique, alimentées par le courant continu à 1.500 volts.

Parmi ces voitures et fourgons, certains sont appelés à être incorporés :

a) dans les trains empruntant la ligne de :

Aix-les-Bains — La Roche-sur-Foron

électrifiée en courant alternatif monophasé à la tension de 20.000 volts, sur laquelle la tension d'alimentation des installations de chauffage électrique est de 1.500 volts courant alternatif à la fréquence de 50 périodes (1).

b) dans les trains assurant des courses internationales sur lesquelles les tensions d'alimentation des installations de chauffage électrique sont les suivantes :

- courant continu 3.000 volts : Italie-Belgique,
- courant continu 1.500 volts : Hollande-France,
- courant alternatif 1.000 volts { Suisse-Allemagne,
- 16 2/3 périodes } Autriche,
- courant alternatif 1.000 volts { Hongrie,
- 50 périodes }

Les installations de chauffage des voitures et fourgons visées au § a) peuvent fonctionner sous les deux tensions d'alimentation de 1.500 volts courant continu et 1.500 volts courant alternatif 50 périodes.

Celles visées au § b) peuvent fonctionner sous l'une quelconque des 4 tensions d'alimentation définies à ce paragraphe.

Afin de les distinguer des autres véhicules, les véhicules munis du chauffage électrique portent un cartouche sur les brancards (véhicules à bogies) ou sur les dossiers (véhicules à 3 essieux) avec les indications suivantes :

Groupe I	e 1.000 V. 16 2/3 S 1.000 V. 50 S 1.500 V. 3.000 V.	pour les véhicules RIC fonctionnant indistinctement sous l'une quelconque des 4 tensions définies au § b) ci-dessus.
Groupe II	e 1.500 V. 50 S 1.500 V.	pour les véhicules fonctionnant indistinctement sous l'une quelconque des tensions 1.500 volts 50 périodes et 1.500 volts continu.
Groupe III	e 1.500 V.	pour les véhicules fonctionnant exclusivement sous 1.500 V. continu.

NOTA. — Les véhicules des groupes I et III doivent, jusqu'à nouvel avis, être exclus des trains circulant sur la ligne d'Aix-les-Bains — La Roche-sur-Foron.

Les véhicules du Groupe II sont admis à circuler sur cette ligne.

L'annexe I à la présente Instruction indique les séries et numéros des véhicules classés dans chaque groupe et suivant le type d'installation de chauffage dont ces véhicules sont munis.

(1) Sur la première machine équipée, la tension de chauffage est de 1.350 volts.

article 6 ♦ Différents types d'installations de chauffage.

Les installations de chauffage électrique sont classées en deux catégories principales suivant qu'elles possèdent ou non un dispositif de régulation automatique de la température des compartiments.

Ces différentes installations sont indiquées dans le tableau ci-après :

DIFFÉRENTES INSTALLATIONS DE CHAUFFAGE	TYPE DE VÉHICULES
a) avec régulation automatique.	
Chauffage par air pulsé électrique à 4 tensions.	Voitures à bogies grandes lignes (1).
Chauffage par air pulsé mixte vapeur/électrique à 4 tensions.	Voitures à bogies grandes lignes, nouvelles constructions.
Chauffage par air pulsé électrique à deux tensions (1.500 V. continu — 1.500 V. \surd).	Voitures à bogies grandes lignes (1).
Chauffage par air pulsé électrique à 1.500 V. continu.	Voitures à bogies grandes lignes (1).
Chauffage par air pulsé mixte vapeur/électrique à 1.500 V. continu.	Voitures à bogies, grandes lignes, nouvelles constructions.
Chauffage par radiateurs électriques à deux tensions (1.500 V. continu — 1.500 V. \surd).	Voitures à bogies grandes lignes (1).
b) sans régulation automatique.	
Chauffage par radiateurs électriques à deux tensions (1.500 V. continu — 1.500 V. \surd) et à deux régimes de chauffage.	Voitures à bogies et à essieux à portières latérales (1).
Chauffage par radiateurs électriques à quatre tensions.	Fourgons à bogies RIC (1).
Chauffage par radiateurs électriques à deux tensions (1.500 V. continu — 1.500 V. \surd).	Fourgons à bogies et à essieux (1).
Voir (annexe I à la présente Instruction) la répartition des véhicules dans ces différentes catégories d'installations de chauffage électrique.	
(1) Sur ces véhicules les installations de chauffage par la vapeur existantes ont été conservées.	

article 7 ♦ Dispositifs de mise en action et d'arrêt du chauffage électrique.

— Sur les voitures qui comportent le dispositif de régulation automatique de la température des compartiments (voitures à air pulsé ou à radiateurs), la mise en action et l'arrêt du chauffage électrique s'obtiennent par la manœuvre de l'un ou de l'autre des interrupteurs placés à l'extérieur et de chaque côté de la voiture ou par celle de l'interrupteur placé sur le tableau de distribution du chauffage à l'intérieur de la voiture.

Pendant la période de chauffage, les trains sont mis à la disposition du Service de l'Exploitation, les installations prêtes à fonctionner dès que la canalisation principale du train est mise sous tension. L'allumage des lampes témoins disposées à côté des interrupteurs indique que le fonctionnement est effectif.

Un bouton-poussoir disposé sur le tableau de distribution du chauffage permet de contrôler au préalable par allumage de la lampe témoin que les interrupteurs de mise en action du chauffage sont correctement disposés pour permettre le fonctionnement de l'installation.

Un inverseur « Direct-Automatique » permet de mettre hors circuit le dispositif de régulation automatique en cas d'avarie de ce dispositif.

Dans ce cas, le chauffage est continu ; afin d'éviter d'atteindre une température élevée pouvant incommoder les voyageurs, les agents d'accompagnement des trains sont tenus d'effectuer des périodes d'arrêt et de marche de l'installation de chauffage.

— Sur les voitures à bogies et à essieux à portières latérales, l'installation de chauffage électrique par radiateurs est contrôlée par un appareil appelé « Interrupteur-réducteur » qui permet d'obtenir deux régimes de chauffage suivant la valeur de la température extérieure :

- plein chauffage,
- demi chauffage.

Cet appareil est fixé sous le châssis de la voiture et possède un dispositif de commande manœuvrable des deux côtés. Un index se déplace devant une plaque indicatrice qui porte les indications :

- 0 — arrêt du chauffage,
- 1/1 — plein chauffage,
- 1/2 — demi-chauffage.

— Sur les fourgons à bagages, la mise en action et l'arrêt du chauffage sont obtenus par la manœuvre d'un interrupteur à commande à main, à la disposition de l'agent qui occupe le véhicule.

PARAGRAPHE III

ACCOUPLLEMENT ET DÉACCOUPLLEMENT DES VÉHICULES

article 8 ♦ Organes d'accouplement.

Les canalisations principales de chauffage électrique des véhicules d'une rame sont reliées entre elles et à la locomotive par l'intermédiaire d'organes d'accouplement et forment ainsi une canalisation continue.

Chaque véhicule (1) et chaque locomotive comporte à chaque extrémité :

- un coupleur fixe situé sous le tampon de gauche en regardant de l'extérieur le véhicule par le bout,
- une boîte de connexion à contact élastique située sous le tampon de droite ; cette boîte sert à la fixation du câblot mobile avec fiche d'accouplement,
- une boîte de repos de la fiche d'accouplement.

Le coupleur d'un véhicule est destiné à recevoir la fiche du câblot mobile du véhicule voisin ; il se compose d'un corps en fonte en deux parties, fixé sous la traverse de tête ; à l'intérieur, se trouvent les pièces de connexion des câbles et deux contacts à serrage.

Un levier placé latéralement au coupleur fixe permet le serrage des contacts et le maintien de la fiche du câblot d'accouplement.

Une serrure empêche toute manœuvre de ce levier et, par conséquent, toute opération d'accouplement et de désaccouplement sans emploi d'une **clé spéciale**.

Ce système de verrouillage du coupleur constitue le dispositif de sécurité.

article 9 ♦ Agents chargés des accouplements et des désaccouplements.

Les accouplements et désaccouplements des câblots de chauffage électrique sont effectués :

- entre les véhicules, par les agents du Service de l'Exploitation,
- entre la locomotive électrique et le premier véhicule, par l'agent chargé de l'accrochage et du décrochage des organes de traction et de frein.

Les opérations confiées aux agents du Service de l'Exploitation sont effectuées sous la surveillance et le contrôle des agents du Service du Matériel et de la Traction (le visiteur ou, à défaut, le conducteur électrique).

L'accouplement et le désaccouplement des câblots de chauffage entre plusieurs locomotives attelées à un même train sont effectués par le conducteur électrique de la locomotive de tête et sous sa propre responsabilité.

(1) Par exception, les bouts côté cabine des voitures ODSmyi des rames métalliques de banlieue utilisées en traction électrique ne comportent pas d'organes d'accouplements de chauffage électrique.

article 10 ♦ Prescriptions générales.

L'article 45 de l'IG EX 31 f indique les mesures spéciales à prendre avant de procéder à l'accouplement ou au désaccouplement du chauffage électrique.

Il est bien précisé qu'en vue d'éviter des accidents qui peuvent être mortels, en raison de la tension de 1.500 volts utilisée pour le chauffage électrique des trains, il est formellement interdit de toucher aux appareils haute tension des installations de chauffage d'un véhicule, quelle qu'en soit l'Administration propriétaire, et notamment de procéder à l'accouplement ou au désaccouplement des câblots mobiles, entre véhicules d'une rame attelée à une locomotive électrique, sans avoir fait couper au préalable le circuit de chauffage de la locomotive.

Pour effectuer une opération d'accouplement ou de désaccouplement entre véhicules d'une rame attelée ou lors de la mise en tête, entre la locomotive et le premier véhicule de la rame, l'agent désigné à l'article 9 ci-dessus doit obligatoirement demander la clé nécessaire au conducteur électricien.

Le conducteur électricien, pour remettre cette clé spéciale à l'agent qui lui en fait la demande, est obligé de la retirer de la boîte de commande du contacteur de chauffage électrique. Ce retrait provoque automatiquement l'ouverture de ce contacteur.

En possession de cette clé spéciale, l'agent peut effectuer les opérations indiquées ci-dessus en ayant la certitude que la canalisation principale du train n'est pas sous tension.

article 11 ♦ Utilisation de la clé spéciale de verrouillage sur les voies des gares.

(Application des articles 46 et 49 des IG EX 31 f et MT 25 g n° 2).

1° LIGNES ÉLECTRIFIÉES.

A. — Rames attelées à une locomotive électrique ou reliées à une source quelconque de courant.

Conformément aux prescriptions des articles 46 et 49 des IG EX 31 f et MT 25 g n° 2, la clé spéciale à utiliser est suivant les cas :

- Celle de la locomotive.
- Celle de la locomotive de tête.
- Celle de la locomotive de queue.
- Celle du disjoncteur ou des contacteurs de l'appareil de prise de courant.
- Si deux ou plusieurs locomotives sont attelées à un même train.
- Si le chauffage est assuré exceptionnellement par une locomotive ainsi disposée.
- Lorsque le chauffage est assuré par prise fixe ou chariot de chauffage préalable.

Rames attelées à plusieurs locomotives.

Le chauffage électrique d'une rame attelée est toujours assuré par une seule locomotive.

Dans le cas de plusieurs locomotives en tête (dont certaines peuvent être hors tension) c'est celle de tête qui assure le chauffage. Le conducteur électricien de cette locomotive se fait remettre, ou prend lui-même sur les locomotives hors tension, les clés de verrouillage de chaque locomotive avant de procéder à l'accouplement ou au désaccouplement des câblots entre les locomotives.

Si une locomotive de pousse est attelée au train, elle ne doit pas assurer normalement le chauffage et il est interdit d'accoupler les câblots de cette locomotive avec les véhicules du train. Le conducteur électricien de cette locomotive est responsable de l'observation de cette dernière prescription et il ne doit pas se dessaisir de la clé de verrouillage du contacteur de sa locomotive.

Dans le cas où, exceptionnellement, le chauffage électrique d'une rame doit être assuré par une locomotive de pousse, le conducteur électricien de cette dernière se fait remettre ou prend lui-même les clés de verrouillage de chacune des locomotives de tête et désaccouple le câblot de celle en contact avec le premier véhicule du train avant de permettre l'accouplement du câblot de sa propre locomotive avec le train.

Dans tous les cas, et seulement après avoir pris les précautions ci-dessus, le conducteur électricien de la locomotive qui assure le chauffage électrique du train remet la clé de sa propre locomotive à l'exclusion de toute autre à l'agent chargé des opérations d'accouplement ou de désaccouplement sur les véhicules du train.

Après avoir effectué les opérations d'accouplement ou de désaccouplement, l'agent qui a effectué ces opérations, restitue la clé de verrouillage utilisée au conducteur électricien ou à l'agent gradé du Service du Matériel responsable du préchauffage.

Le conducteur électricien ne doit mettre sous tension la canalisation principale de chauffage du train qu'après y avoir été autorisé par le visiteur de service.

Auparavant, le visiteur s'assure :

- qu'aucun Agent du Service du Matériel ne travaille sur les circuits de chauffage de la rame;
- que la rame n'est reliée à aucune source d'énergie (cas du préchauffage).

Dans le cas où une intervention serait jugée absolument indispensable, l'Agent gradé du Service du Matériel ou, en son absence, le visiteur du Matériel est obligatoirement tenu de demander la clé spéciale de verrouillage de la locomotive qui assure le chauffage et de conserver lui-même cette clé pendant toute la durée de l'intervention.

Observation importante

Les rames métalliques à bogies de banlieue constituent des éléments automoteurs de 4 voitures accouplées en permanence avec une locomotive électrique. Deux éléments automoteurs peuvent être couplés pour former un train long.

Le chauffage électrique des voitures d'un élément est toujours assuré par sa propre locomotive et ne peut pas l'être par celle de l'élément automoteur adjacent.

En conséquence, la clé spéciale à utiliser dans ce cas particulier est :

- Celle de la locomotive, — dans le cas de circulation d'un seul élément automoteur.
- Celles de chacune des deux locomotives, — dans le cas de circulation de deux éléments automoteurs couplés.

Ce dernier cas constitue une dérogation aux prescriptions des articles 46 et 49 des IG EX 31 f et MT 25 g n° 2.

Quel que soit l'élément automoteur sur lequel doit se faire une opération d'accouplement ou de désaccouplement, l'agent chargé de l'exécution doit demander au conducteur électricien les clés de verrouillage de chacune des deux locomotives.

B. — Rames non attelées à une locomotive électrique ou non reliées à une source quelconque de courant de chauffage.

Pour l'exécution des remaniements de composition des rames non attelées à une locomotive électrique ou non reliées à une source quelconque de courant de chauffage, certaines gares de formation désignées à l'annexe III détiennent une ou plusieurs clés spéciales de verrouillage.

Un Agent dirigeant, nominativement désigné, est personnellement responsable de ces clés.

Leur utilisation doit être réglée de façon précise par une consigne de gare visée par l'Inspecteur de la Circonscription du Mouvement.

2° LIGNES NON ÉLECTRIFIÉES.

L'article 41 de l'IG EX 31 f (article 44 de l'IG MT 25 g n° 2) fixe les règles générales d'accouplement et de désaccouplement des conduites de chauffage par la vapeur et des canalisations de chauffage électrique, notamment lorsque les rames sont chauffées successivement par la vapeur et par l'électricité et inversement.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe b) des articles précités, les canalisations de chauffage électrique des rames chauffées électriquement sur le Sud-Est et allant sur les lignes de la Région de la Méditerranée, ne sont pas désaccouplées à la sortie de la Région; il en est de même des rames sortant de la Région de la Méditerranée et se dirigeant sur les lignes électrifiées de la Région Sud-Est.

Les articles 46 et 49 des IG EX 31 f et MT 25 g n° 2 indiquent que la clé spéciale de verrouillage à utiliser lorsqu'une opération d'accouplement ou de désaccouplement doit être effectuée sur une zone non électrifiée est celle de la locomotive à vapeur ou celle qui est placée sous coffret plombé dans certaines voitures de classe.

Par dérogation à ces dispositions, sur la Région du Sud-Est, il ne sera pas placé de clés sur les locomotives à vapeur ni dans les voitures.

Toutes les gares, désignées à l'Annexe IV des lignes non électrifiées sur lesquelles circulent normalement des trains avec canalisations électriques accouplées, sont munies d'une clé spéciale de verrouillage. Les grandes gares peuvent avoir plusieurs clés.

L'utilisation de la clé, placée sous scellé, doit être réglée par une consigne de gare visée par l'Inspecteur de la Circonscription du Mouvement.

Cette consigne doit désigner l'Agent responsable de l'utilisation de la clé qui, dans les petites gares, est le Chef de sécurité.

L'Instruction de Service EX 31 f n'étant pas distribuée aux gares des lignes non électrifiées, les dispositions du présent article partie 2, ainsi que celles de l'article 43 ci-après, sont portées à la connaissance des gares intéressées par la consigne d'Arrondissement EX 31 f.

NOTA. — Lorsqu'à la suite d'une interception de ligne, les trains doivent être détournés par les lignes non électrifiées d'une Région autre que les Régions du Sud-Est et de la Méditerranée, les gares placées à l'origine et au terme du parcours de détournement doivent se conformer aux dispositions de l'IG EX 31 f et MT 25 g n° 2 complétées, le cas échéant, par les dispositions de l'IS EX 26 a n° 5 « Principaux cas de détournements ».

article 12 — Utilisation de la clé spéciale de verrouillage sur les voies des postes d'entretien et des chantiers de lavage.

Les postes d'entretien et chantiers de lavage pouvant être appelés à effectuer des désaccouplements ou accouplements sur les rames passant sur les chantiers, utilisent à cet effet :

A. — Si les rames ne sont attelées à aucune locomotive électrique ou source de courant HT de chauffage, la clé spéciale de verrouillage détenue par le Chef du Poste ou Chantier (cas des postes et chantiers situés sur zone non électrifiée).

B. — Si le poste ou chantier est équipé de lignes caténaïres ou de prises de courant HT pour l'essai et, éventuellement, le préchauffage électrique des rames : « la clé spéciale de verrouillage de l'armoire de la prise fixe de courant de la voie occupée par la rame ».

Il est formellement interdit d'utiliser les clés des autres armoires de prise fixe de courant HT.

L'Agent gradé désigné du poste d'entretien ou du chantier est personnellement responsable de l'utilisation de ces diverses clés spéciales de verrouillage, dont l'emploi fera l'objet d'une consigne de poste ou chantier signée par le Chef de l'Arrondissement du Matériel.

article 13 — Marques apposées sur les clés de verrouillage autres que celles des locomotives.

Toute clé spéciale de verrouillage porte, gravé sur la poignée (voir annexe II) :

- l'indication de la Région (SUD-EST),
- l'indicatif de l'Arrondissement (EX 4 ou MT 4),
- le n° de la clé.

De plus, elle est munie d'une médaille en laiton portant la mention « Ne pas utiliser sur des véhicules attelés à une locomotive électrique ou reliés à toute source de courant HT ».

article 14 — Trains assurant des relations internationales.

Sur les réseaux étrangers, les coupleurs de chauffage électrique ne possèdent pas de système de verrouillage.

Pour permettre sur ces réseaux étrangers l'exécution des accouplements et désaccouplements, les opérations ci-après sont faites obligatoirement par les visiteurs du Matériel des gares frontières (1) :

— déverrouillage des coupleurs des véhicules d'un train venant d'une des Régions de la S.N.C.F. et allant vers un réseau étranger,

— verrouillage des coupleurs des véhicules S.N.C.F. d'un train venant d'un réseau étranger et se dirigeant vers une des Régions de la S.N.C.F.

Ces opérations sont faites en utilisant une clé spéciale de verrouillage dite à « panneton effaçable ».

La liste des postes d'entretien qui détiennent une clé de ce type figure à l'annexe V.

Il est formellement interdit au cours de ces opérations de verrouillage ou de déverrouillage d'accoupler ou de désaccoupler les câblots de chauffage électrique.

Si ces opérations sont nécessaires, le visiteur doit au préalable s'assurer auprès du conducteur-électricien que la canalisation de chauffage électrique n'est pas sous tension et au besoin lui demander d'abaisser le pantographe de sa locomotive.

Avis important

Sauf en période de mauvais temps : chute de neige avec vent, où le double accouplement est réalisé, on n'utilise en général qu'un seul câblot d'accouplement.

En conséquence, lorsque la canalisation principale du train est sous tension, la fiche non accouplée est également sous tension.

Il y a danger de mort à retirer de sa boîte de repos la fiche du câblot non utilisé. Si une opération quelconque est à effectuer sur cette fiche, il faut opérer comme dans le cas d'un accouplement ou d'un désaccouplement, c'est-à-dire : demander au conducteur-électricien la clé spéciale commandant l'ouverture du contacteur de chauffage de la locomotive si une locomotive est attelée au train, ou celle de la prise de courant fixe si le train est relié à cette prise (cas du préchauffage ou des installations d'essai).

(1) Une consigne particulière locale MT précise l'exécution de ces opérations à Modane.

En conclusion :

- la clé du contacteur de chauffage de la locomotive pour une rame attelée à une locomotive électrique,
 - la clé de sécurité de la prise fixe (préchauffage) ou du poste d'essai, pour une rame en préchauffage ou une voiture en essai,
- en possession de l'Agent, donne seule à celui-ci la garantie de la sécurité nécessaire.

PARAGRAPHE IV

article 15 ◆ *Régimes de chauffage.*

— Sur les voitures de la première catégorie qui possèdent le dispositif de régulation automatique de la température des compartiments, un interrupteur disposé sur le tableau de distribution du chauffage et appelé interrupteur « Jour — Nuit » permet d'obtenir les deux températures de réglage suivantes :

+ 18° lorsque l'interrupteur est sur la position « Jour »
 + 21° — d° — « Nuit ».

Cet interrupteur est normalement placé sur la position « Jour »; en cours de route et suivant le désir exprimé par les voyageurs, il peut être placé sur la position « Nuit », par le Contrôleur de route ou le Surveillant de voitures.

Les températures de réglage sont maintenues sensiblement constantes, quelles que soient les variations de la température extérieure, par le fonctionnement du dispositif de régulation automatique.

Une notice précisant les manœuvres de dépannage à effectuer en cas de dérangement du dispositif de régulation automatique pouvant se traduire par l'arrêt du chauffage ou par un chauffage excessif, est établie à l'usage de ces Agents.

— Sur les voitures à portières latérales, la manœuvre de l'interrupteur réducteur permettant l'obtention des deux régimes de chauffage est faite par les Agents de l'Exploitation et, le cas échéant, par les visiteurs du Matériel avant le départ des trains.

En raison de la puissance de chauffage de ces installations, la règle suivante sera respectée :

1/2 — demi-chauffage lorsque la température extérieure est inférieure à + 13° et supérieure ou égale à — 5°.

1/1 — plein chauffage lorsque la température extérieure est inférieure à — 5°.

article 16 ◆ *Incidents de chauffage électrique.*

Se conformer aux prescriptions des IG EX 31 f et MT 25 g n° 2.

En particulier, si en cours de route l'avarie de l'installation de chauffage électrique d'un véhicule entraîne le non chauffage du train ou d'une partie du train, le conducteur électricien signale l'avarie au visiteur du Matériel de la première gare d'arrêt.

Ce visiteur effectue les recherches utiles en observant les prescriptions de sécurité pour l'exécution des opérations d'accouplement et de désaccouplement.

Si l'avarie intéresse la canalisation principale et entraîne le non chauffage de toute ou portion de la rame, il signale l'avarie au Chef de gare qui prend les dispositions utiles conformément aux prescriptions de l'IG EX 31 f.

Remarque importante

Il est rigoureusement interdit de procéder au remplacement d'un fusible HT de l'installation de chauffage électrique d'un véhicule lorsque la canalisation principale est sous tension.

Les visiteurs doivent au préalable se conformer à la règle de sécurité prescrite, c'est-à-dire demander au conducteur électricien la clé spéciale de verrouillage de la locomotive.

articles 17 et 18 ◆ *Réservés.*

PARAGRAPHE V

PRÉCHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

article 19 ♦ Moyens de préchauffage.

Le préchauffage électrique peut être assuré :

- au moyen de prises fixes;
- au moyen de chariots spéciaux;
- au moyen d'une locomotive électrique lorsque l'intensité totale mise en jeu n'excède pas 500 ampères.

Seront équipés en première étape avec des prises fixes de préchauffage les Etablissements ci-après :

GARES	POSTES D'ENTRETIEN
Paris-Lyon	Paris-Lavage.
Chambéry.....	Chambéry.
Modane	Modane.

Seront dotés en première étape d'un chariot de préchauffage, les postes d'entretien de :

- Paris-Lyon,
- Dijon-Ville.

article 20 ♦ Règles générales.

Une rame ne peut être reliée à une installation de préchauffage électrique par prises fixes ou par chariot de chauffage, qu'après s'être assuré :

- qu'aucune locomotive n'est attelée à cette rame,
- et seulement après avoir couvert la rame par les moyens réglementaires de protection, des deux côtés ou du côté opposé au butoir dans le cas d'une voie en cul-de-sac.

En plus de ces moyens réglementaires de protection, une pancarte rouge (éclairée la nuit si possible) portant en lettres blanches l'inscription :

« ATTENTION — CHAUFFAGE ELECTRIQUE SOUS TENSION »

doit être placée de façon apparente des deux côtés de la rame.

Le retrait des moyens de protection ou d'avertissement définis ci-dessus ne doit être effectué qu'après avoir au préalable isolé la rame de la prise fixe ou du chariot de préchauffage.

Toute source d'énergie HT susceptible d'être utilisée pour le préchauffage électrique ou l'essai de fonctionnement des installations de chauffage électrique des voitures d'une rame (prises fixes — chariot) est contrôlée par une clé de verrouillage spéciale qui doit être seule utilisée à l'exclusion de toute autre clé pour réaliser l'accouplement de la rame à la source.

Cette clé de verrouillage constitue le dispositif de sécurité (voir article 12).

Lorsque le préchauffage est assuré par une locomotive électrique attelée à la rame, le conducteur électrique doit obligatoirement utiliser les deux pantographes pendant toute la durée de l'opération.

Les règles de sécurité à observer dans ce cas sont celles définies à l'article 11 (clés de verrouillage à utiliser).

Avant de commencer toute opération de préchauffage, l'agent désigné s'assure que la continuité de la canalisation principale de la rame est bien réalisée, c'est-à-dire que tous les câblots mobiles d'un même côté de la rame sont bien accouplés.

Des consignes locales EX-MT précisent dans chaque cas les modalités d'exécution du préchauffage électrique des trains.

articles 21 et 22 ♦ Réservés.

PARAGRAPHE VI

MESURES PARTICULIÈRES A PRENDRE EN PÉRIODES DE GRANDS FROIDS

(Application des articles 57 à 59 de l'IG EX 31 f et 60 à 62 de l'IG MT 25 g n° 2).

article 23 ◆ *Mesures générales.*

Pour l'exécution des mesures générales prescrites, les agents du Matériel et de la Traction se conformeront aux indications de la NT MT 24 g n° 2 du 1^{er} octobre 1947. Chapitre 2.

article 24 ◆ *Mesures particulières à prendre aux gares de transition.*

Ces mesures concernent l'exécution des opérations définies ci-après :

a) **mise en charge de la conduite générale de vapeur** dans les gares où le chauffage par la vapeur est substitué au chauffage électrique.

b) **soufflage au moyen de chasses d'air, des conduites générale et secondaire de vapeur**, dans les gares où le chauffage électrique est substitué au chauffage par la vapeur.

Les gares de transition intéressées sont :

Paris — Moret — Laroche-Migennes — Dijon — Culoz — Aix-les-Bains — La Roche-sur-Foron (1) — Chambéry — Modane.

Afin de permettre l'exécution correcte de ces mesures, la durée de stationnement des trains dans les gares de transition est, en principe, de 10 minutes.

article 25 ◆ *Moyens d'exécution. Modalités d'application.*

Afin d'accélérer l'exécution des mesures prescrites à l'article 24, les moyens mis en œuvre sont les suivants :

a) pour la mise en charge des conduites générales de vapeur :

- utilisation des installations fixes de préchauffage par la vapeur;
- utilisation de machines de manœuvre.

b) pour l'exécution des chasses d'air :

- utilisation du compresseur des machines de remorques ou celui d'une machine auxiliaire;
- utilisation d'installations fixes d'air comprimé;
- utilisation de compresseurs sur chariots.

Des consignes locales MT fixent les modalités d'utilisation des moyens utilisés dans les gares intéressées pour l'exécution de ces mesures.

article 26 ◆ *Mesures de sécurité.*

Les mesures de sécurité réglementaires sont prises par les Services intéressés (couverture des rames en particulier) afin d'éviter les accidents pendant l'exécution des mesures précitées.

articles 27 et 28 ◆ *Réservés.*

*Le Chef du Service
de l'Exploitation,*

DELACARTE

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

MARTIN

(1) Provisoirement Annecy.

ANNEXE I

A L'INSTRUCTION DE SERVICE

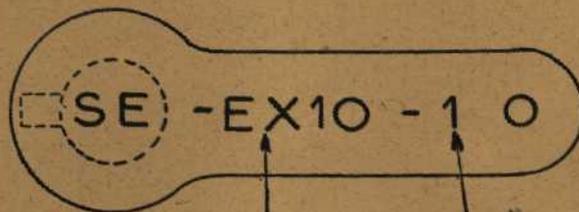
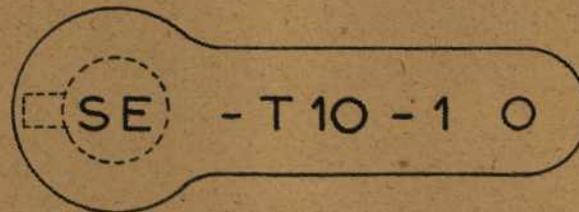
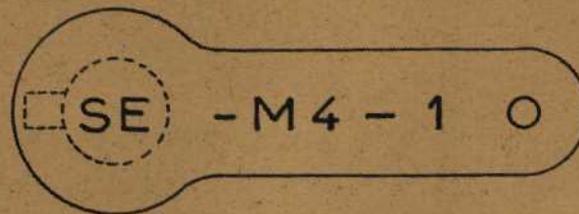
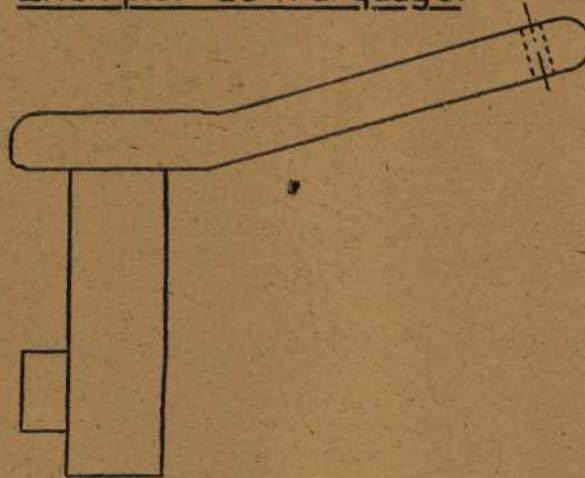
EX 31 f
MT 25 g

N° 2

N° 2

VOITURES ET FOURGONS DE LA RÉGION DU SUD-EST ÉQUIPÉS AVEC LE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE

NOMBRE	SÉRIES	NUMÉROTATION		NOMBRE	SÉRIES	NUMÉROTATION	
		ancienne	nouvelle			ancienne	nouvelle
A. — Avec régulation automatique							
GROUPE I				4° à radiateurs électriques 2 tensions			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> 1.000 V. \mathcal{S} 16 2/3 e 1.000 V. \mathcal{S} 50 1.500 V. 3.000 V. </div>							
1° à air pulsé électrique 4 tensions							
1	Ssmyfi	181	503	39	A ^o myfi	729-778	5201-5239
5	A ^o c ^o B ^o e ^o myfi ou			8	A ^o B ^o myfi	3401-3457	5751-5799
	A ^o c ^o B ^o myfi	3102-3149	5875-5889	43	B ^o myfi	5501-5600	50471-50513
7	A ^o B ^o myfi	3460-3490	5855-5861	18	B ^o myfi	5601-5625	50561-50578
31	C ^o myfi	12531-12630	54870-54900	1	B ^o Dmyi	5557	50301
				3	B ^o Dmyi	5607-5622	50302-50304
				30	C ^o myfi	12422-12460	54701-54730
				113	C ^o myfi	11361-11500	54735-54847
				39	C ^o myfi	12531-12630	54901-54939
				49	C ^o myfi	12631-12695	54951-54999
				14	C ^o Dmyi	12350-12384	54301-54314
				6	C ^o Dmyi	12330-12349	54315-54320
				16	C ^o Dmyi	11501-11520	54355-54370
2° à air pulsé mixte vapeur-électrique 4 tensions				GROUPE III			
40	A ^o 1/2 B ^o myfi	»	5401-5440	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> e 1.500 V. </div>			
25	C ^o myfi	»	53001-53025	5° à air pulsé électrique 1 tension			
GROUPE II				38	A ^o myfi	531-570	5251-5288
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> e 1.500 V. \mathcal{S} 50 1.500 V. </div>				35	A ^o e ^o myfi	640-674	5365-5399
3° à air pulsé électrique 2 tensions				20	A ^o B ^o myfi	3460-3490	5831-5850
3	A ^o c ^o B ^o e ^o myfi	3105-3115-3075	5901-5902-5938	18	A ^o c ^o B ^o e ^o myfi	3102-3149	5901-5920
3	B ^o e ^o myfi	5802-5803-5812	50589-50590 50599	17	A ^o c ^o B ^o e ^o myfi	3081-3100	5921-5937
				44	A ^o c ^o B ^o e ^o myfi	3001-3080	5938-5998
				9	B ^o e ^o myfi	5801-5812	50588-50599
6° à air pulsé mixte vapeur-électrique 1 tension				35	B ^o e ^o myfi	»	50155-50199
				20	C ^o myfi	»	53026-53045

CLÉ SPÉCIALE DE VERROUILLAGEExemples de marquage.

N° de clé
Désignation du service

ANNEXE III
A L'INSTRUCTION DE SERVICE

EX 31 f
MT 25 g

N° 2

N° 2

**UTILISATION DE LA CLÉ SPÉCIALE DE VERROUILLAGE
SUR LES VOIES DES GARES**

**Liste des Établissements des lignes électrifiées
possédant une clé spéciale de verrouillage**

NOMS DES GARES	N° des clés	NOMS DES GARES	N° des clés
1^{er} ARRONDISSEMENT EX		4^e ARRONDISSEMENT EX	
PARIS	1-2-3 4-5-7		
Villeneuve-Triage	6		
Melun	11		
Corbeil.....	14		
Moret-les-Sablons	15		
Montereau.....	23		
Sens	27		
Laroche-Migennes.....	33-34-35		
3^e ARRONDISSEMENT EX		10^e ARRONDISSEMENT EX	
Dijon-Ville	1-2-3	Culoz	60-61
Les Laumes-Alésia	78	Chambéry	62-63
		Aix-les-Bains	64-20
		Modane	65
		La Roche-sur-Foron.....	32
		Ancey	26

ANNEXE IV
A L'INSTRUCTION DE SERVICE

EX 31 f
MT 25 g

N° 2

N° 2

**UTILISATION DE LA CLÉ SPÉCIALE DE VERROUILLAGE
SUR LES VOIES DES GARES**

**Liste des Etablissements des lignes non électrifiées
possédant une clé spéciale de verrouillage**

NOMS DES GARES	N° des clés	NOMS DES GARES	N° des clés
2° ARRONDISSEMENT EX			
Bonnard-Bassou.....	1	Arcy-sur-Cure.....	25
Chemilly-Appoigny.....	2	Sermizelles-Vézelay.....	26
Monetau-Gurgy.....	3	Vassy-Etaules.....	27
Auxerre-Saint-Gervais.....	4	Avallon.....	28-29
Champ-Saint-Bris.....	5	Maison-Dieu.....	30
Vincelles.....	6	St-André-en-Terre-Plaine.....	31
Cravant-Bazarnes.....	7	Sincey-les-Rouvray.....	32
Mailly-la-Ville.....	8	La Roche-en-Brenil.....	33
Châtel-Censoir.....	9	Molphey.....	34
Coulanges-sur-Yonne.....	10	Saulieu.....	35
Surgy.....	11	Liernais.....	36
Clamecy.....	12-13	Manlay.....	37
Asnois.....	14	Cordesse-Igornay.....	38
Flez-Cusy-Tannay.....	15	Dracy-Saint-Loup.....	39
Dirol.....	16	Autun.....	40-41
Corbigny.....	17	Saincaize.....	42
Epiry-Montreuillon.....	18	Mars.....	44
Aunay.....	19	Saint-Pierre-le-Moutier.....	45
Tamnay-Châtillon.....	20	Chantenay-Saint-Imbert.....	46
Moulins-Engilbert.....	21	Villeneuve-sur-Allier.....	47
Vandenesse.....	22	Moulins.....	48-49
Cercy-la-Tour.....	23	Nevers.....	43
Vermenton.....	24		
3° ARRONDISSEMENT EX			
Magny-Fauverney.....	4	Champvans-les-Dôle.....	9
Genlis.....	5	Dôle-Ville.....	10
Collonges.....	6	Grand-Contour.....	11
Villers-les-Pots.....	7	Montbarrey.....	12
Auxonne.....	8	Chatelay-Chissey.....	13

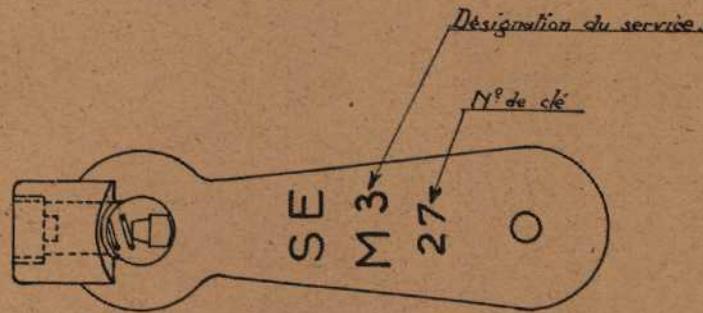
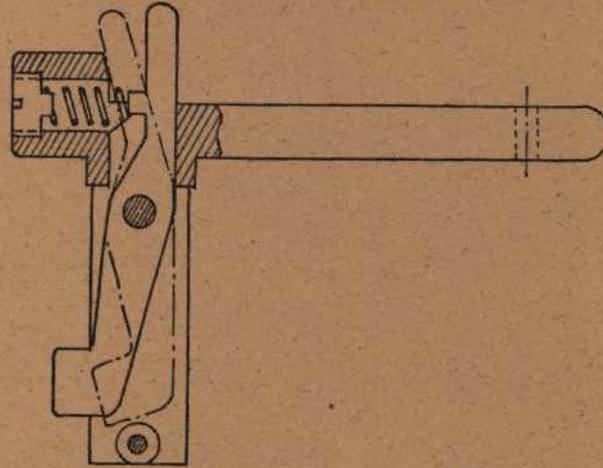
NOMS DES GARES	N° des clés	NOMS DES GARES	N° des clés
3° ARRondissement EX (suite)			
Arc-Senans	14	Nuits-Saint-Georges	52
Mouchard.....	15	Corgoloin.....	53
Mesnay-Arbois	16	Serrigny	54
Pont-d'Héry	17	Beaune	55
Andélot	18	Meursault.....	56
La Joux	19	Chagny	57
Boujeailles	20	Fontaine-Mercurey	58
Frasne	21	Dôle-Triage.....	27-28
Vaux-et-Chantegrue	22	Rocheft-sur-Nenon	29
Labergement-Sainte-Marie.....	23	Moulin-Rouge.....	59
Les Longevilles-Rochejean.....	24	Orchamps (Jura)	60
Perrigny	25-26	Labarre	61
Saulon	30	Ranchot	62
Aiserey	31	Saint-Vit	63
Brazey-en-Plaine	32	Dannemarie-Vélesmes.....	64
Saint-Jean-de-Losne	33	François	65
Pagny	34	Besançon-Triage	66
Seurre	35	Besançon-Viotte.....	67
Navilly	36	Vers-en-Montagne	68
Saint-Bonnet-en-Bresse.....	37	Champagnole.....	69
Mervans	38	Syam	70
Saint-Germain-du-Bois	39	Le Vaudioux	71
Simard.....	40	La Chaux-des-Crotenay	72
Louhans	41	La Chaumusse-Fort-du-Plasne	73
Sainte-Croix	42	Saint-Laurent (Jura).....	74
Dommartin-les-Cuiseaux	43	Morbier	75
Saint-Amour.....	44	Morez.....	76
Gevrey-Chambertin.....	50	Pontarlier	77
Vougeot.....	51	Vallorbe	79
4° ARRondissement EX			
Chalon-sur-Saône.....	1	Saint-Fons	30
Varenes-le-Grand	2	Feyzin	31
Sennecey-le-Grand	3	Sérézin	32
Tournus	4	Chasse-sur-Rhône	33
Uchizy.....	5	Estressin	34
Fleurville-Pont-de-Vaux	6	Viennne	35
Sénozan.....	7	Vaugris.....	36
Mâcon.....	8	Les Roches-de-Condrieu	37
Crèches-sur-Saône.....	9	Clonas.....	38
Pontanevaux	10	Le Péage-de-Roussillon	39
Romanèches-Thorins	11	Salaise	40
Belleville-sur-Saône	12	Lyon-Part-Dieu	44
Saint-Georges-de-Reneins	13	Lyon-Brotteaux	45
Villefranche-sur-Saône	14	Lyon-Saint-Clair	46
Anse.....	15	Miribel.....	47
Quincieux-Trévoux	16	Beynost	48
Saint-Germain-au-Mont-d'Or	17	Montluel.....	49
Villevert-Neuville	18	La Valbonne.....	50
Couzon-au-Mont-d'Or	19	Meximieux-Péronges	51
Collonges-Fontaines	20	Villieu-Loyes	52
Lyon-Vaise	21	Leyment	53
Lyon-Perrache	22-23-24	Oullins.....	60
	25-26		

NOMS DES GARES	N° des clés	NOMS DES GARES	N° des clés
4° ARRondissement EX (suite)			
Irigny	61	Saint-Priest	74
Vernaison	62	Chandieu-Toussieu	75
Badan-Triage	71	Heyrieux.....	76
Givors-Canal.....	63	Saint-Quentin-Fallavier.....	77
Loire	65	La Verpillière	78
Ampuis.....	66	Vaulx-Milieu.....	79
Condrieu	67	Saint-Alban-la-Grive.....	80
Chavanay.....	68	Bourgoin	81
Saint-Pierre-de-Bœuf	69	Cessieu.....	82
Serrières	70	La Tour-du-Pin	83
Lyon-Guillotière	72	Saint-André-le-Gaz.....	84
Vénissieux.....	73		
5° ARRondissement EX			
Bessay	1	Issoire.....	29
La Ferté-Hauterive.....	2	Le Breuil-sur-Couze.....	30
Varennes-sur-Allier	3	Le Saut-du-Loup	31
Crechy	4	Brassac-les-Mines-Sainte-Florine.....	32
Saint-Germain-des-Fossés	5-6	Arvant.....	33
Vichy.....	7	Saint-Gérand-le-Puy-Magnet	34
Hauterive	8	Lapalisse-Saint-Prix.....	35
Randan	9	Arfeuilles-le-Brenil.....	36
Thuret	10	Saint-Martin-Sail-les-Bains	37
Surat	11	La Pacaudière	38
Saint-Clément-de-Regnat	12	Saint-Germain-l'Espinasse	39
Ennezat-Clerlande	13	Brioude	41
Riom	14	Frugères-le-Pin	42
Saint-Rémy-en-Rollat.....	15	Paulhaguet	43
Monteignet-Escuroles.....	16	Saint-Georges-d'Aurac	44
Gannat	17-18	Langeac.....	45
Aigueperse	19	Chanteuges	46
Pontmort	20	Prades-Saint-Julien.....	47
Gerzat	21	Monistrol-d'Allier	48
Clermont-Ferrand.....	22-23	Alleyras.....	49
Sarliève-Cournon	24	Chapeauroux	50
Le Cendre-Orcet	25	Jonchères	51
Les Martres-de-Veyre	26	Langogne	52
Vic-le-Comte.....	27	Lue (Lozère).....	53
Parent-Coudes-Champeix	28		
6° ARRondissement EX			
Saint-Étienne-Chateaucieux	1-2	Rive-de-Gier.....	8
Saint-Étienne-Pont-de-l'Ane	3	Couzon (Loire)	9
Terrenoire	4	Trèves-Burel.....	10
Saint-Chamond	5	Givors.....	12
Grand-Croix	6	Saint-Romain-en-Gier.....	11
Lorette	7	Roanne.....	13-14

NOMS DES GARES	N° des clés	NOMS DES GARES	N° des clés
6° ARRONDISSEMENT EX (suite)			
Le Coteau	15	Montrond-les-Bains	21
Saint-Cyr-de-Favières	16	Saint-Galmier-Veauche.....	22
Vendranges-Saint-Priest.....	17	Bouthéon	23
Saint-Jodard	18	Saint-Just-sur-Loire	24
Balbigny	19	La Fouillouse	25
Feurs	20	Villars (Loire).....	26
10° ARRONDISSEMENT EX			
Coligny	1	Saint-Claude.....	66
Le Moulin-des-Ponts	2	La Rixouse-Villard.....	21
Saint-Étienne-du-Bois.....	3	Grenoble	22
Bourg	4	Saint-Egrève-Saint-Robert	23
La Vavrette-Tossiat	5	Voreppe.....	24
Pont d'Ain.....	6	Moirans	25
Ambronay-Priay.....	7	Voiron	87
Ambérieu	8	Rives	27
Saint-Rambert-en-Bugey	9	Le Grand-Lemps	28
Tenay-Hauteville.....	10	Châbons	29
Rossillon	11	Virieu-sur-Bourbre	30
Virieu-le-Grand	12	Seyssel-Corbonod.....	31
Artemare-Saint-Martin	13	Pyrinont-Chanay	88
Saint-Pierre-de-Rumilly	33	Bellegarde	89
Bonneville.....	34	Longeray-Léaz	90
Marignier	35	Valleiry	91
Magland	37	Viry	92
Cluses	36	Saint-Julien-en-Genevois.....	93
Sallanches	38	Bossey-Veyrier	94
Saint-Gervais-les-Bains.....	39	Saint-Cergues-les-Voirons.....	95
Grésy-sur-Isère.....	46	Machilly	67
Frontenex	47	Bons-Saint-Didier	68
Albertville.....	48	Perrignier.....	69
La Bathie.....	49	Thonon-les-Bains	70
Cévin.....	50	Évian-les-Bains	71
Notre-Dame-de-Briançon	51	Annemasse.....	72
Aigueblanche.....	52	Monnetier-Mornex	73
Moutiers-Salins	53	Reignier	74
Pomblière-Saint-Marcel	54	Nantua	75
Centron	55	Charix-Lalleyriat	76
Aime	56	Saint-Germain-de-Joux	77
Landry	57	Gières	78
Bourg-Saint-Maurice	58	Domène.....	79
La Cluse	59	Lancey	80
Martignat.....	14	Brignoud	81
Oyonnax	15	Tencin-Theys	82
Dortan-Lavancia	16	Goncelin	83
Jeurre-Vaux	17	Le Cheylas-la-Buissière.....	84
Molinges	18	Pontcharra-sur-Bréda-Allevard	85
Lavans-Saint-Lupicin	19	Sainte-Hélène-du-Lac	86

CLÉ SPÉCIALE DE VERROUILLAGE

A PANNETON EFFAÇABLE



Liste des Etablissements du Matériel de la Région Sud-Est
détenant une clé à panneton effaçable.

Noms des Etablissements	Numeros des clés	Noms des Etablissements	Numeros des clés
Poste d'entretien de Paris-Lavagny	3	Poste d'entretien de Genève	14
— d° — de Dijon-Ville	4	— d° — de Chambéry	25
— d° — de Lyon Croix-Barret	5		
Poste d'entretien de Vallorbe	10	Ateliers d'Oullins-Voitures	18
— d° — de Modane	11	Ateliers de Villeneuve-Voitures	26
— d° — de Culoz	12	Entretien de Clermont-Ferrand	28
— d° — de Pontarlier	13		

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE TECHNIQUE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Direction

20, RUE DE ROME PARIS-8^e

Téléph. : LABorde 88-00

1 20.1.53

C.C.P. Paris 559-90

90-80

712063 Ta 7702

V/réf. :

N/réf. :

2 -

Objet :

Paris, le

24 JANV 1953 19

m. Rolland


Monsieur le Directeur
des Etudes Générales,

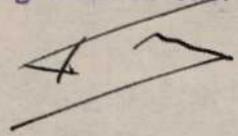
Par lettre 712063 Ta 7565 du 6 janvier

2

courant, je vous ai soumis une fiche de suggestion n° 75 établie par M. ROLLAND, au sujet du tirage des instructions communes à plusieurs Services.

Je vous adresse, ci-joint, une note complémentaire établie par M. ROLLAND pour appuyer son exposé.

~~LE DIRECTEUR,~~
L'Ingénieur en Chef (Tg)



ANNEXE à la fiche d'économie n° 75
Instructions Communes aux Services EX, MT & VB

01-joint quelques exemplaires d'avis de service édités par la Région EST et qui ont fait l'objet de tirages séparés.

A titre d'exemple, les Avis de Service EX 24 n° 7, MT 25 a n° 19 et VB 31 a n° 6, en date du 20-6-52, concernant les mesures à prendre pour aviser les mécaniciens des modifications apportées aux prévisions du bulletin LIM ont été tirés respectivement à :

5530 ex pour une dépense de	20.470 f
535 -d°-	4.914 f
600 -d°-	5.000 f

soit pour 6665 ex une dépense totale de 30.384 f

Si ces Avis de Service avaient fait l'objet, comme nous le propose le MT-Est, d'un tirage unique, la dépense se serait élevée pour 6.665 ex à 24.360 f, soit 6.024 f de moins.

12

20 JUN 1952

DIVISION DU MOUVEMENT
2e Section

APPLICABLE LE 1^{er} JUILLET 1952 ET JUSQU'A
NOUVEL ORDRE

AVIS DE SERVICE EX.24 N° 7

Distribution
EX
1 - 2
11 à 14
21 à 23
32

des prescriptions analogues sont distribuées aux agents M.T. sous le n° M.T. 25 a N° 19 et aux agents V.B. sous le n° VB 31 a N° 6

MESURES A PRENDRE POUR AVISER LES

MECANICIENS DES MODIFICATIONS APORTEES

AUX PREVISIONS DU BULLETIN LIM

Rectificatifs	
NOS	Dates

Paris, le 20 Juin 1952.

ART. 1^{er} - OBJET DU PRESENT AVIS DE SERVICE.

Le présent Avis de Service a pour objet de préciser les mesures à prendre pour aviser les mécaniciens dans le cas où le Service VB est amené :

- à mettre en vigueur une limitation temporaire de vitesse non prévue au bulletin LIM;
- à prolonger, déplacer ou aggraver une limitation temporaire figurant déjà à ce bulletin;

(modalités d'application des art. 19 et 20 de l'IRS-A auxquels se réfère l'art. 6 de l'IRS-2).

Le présent Avis de Service indique également les dispositions à observer en cas de suppression, d'atténuation ou de décalage de la date de mise en vigueur d'une limitation temporaire, prévue ou non au bulletin "LIM".

ART. 2 - ROLE DES AGENTS DU SERVICE VB

Deux cas sont à distinguer suivant que la limitation temporaire est imposée à l'improviste par une cause fortuite et imprévisible (rail cassé, obstacle, éboulement, inondation, déraillement...) ou qu'elle a été prévue un peu à l'avance sans toutefois qu'on ait pu l'insérer au bulletin LIM (ce dernier cas devant être exceptionnel).

a) Dans le cas où la limitation temporaire est imposée à l'improviste, les premières mesures prévues aux art. 19 et 20 de l'IRS-A (arrêt des trains abordant la zone

dangereuse, avis à la première gare située en amont de cette zone pour le sens de circulation intéressé) ont généralement été prises par l'agent VB survenu le premier sur les lieux.

Dès son arrivée, le Chef de District, après avoir vérifié que la première gare située en amont du point dangereux a bien été avisée, se met en relation avec le P.C. par les voies les plus rapides et précise à cet organisme les éléments caractéristiques du ralentissement à prescrire : voie intéressée, gares encadrantes, P.K. des extrémités, taux de la limitation, heure à partir de laquelle les signaux de chantier seront en service, durée probable, motif, particularités diverses telles que V.U.T. Il confirme, ou fait confirmer par la suite ces renseignements par message téléphoné collationné, ou par avis écrit, selon les circonstances.

b) Dans le cas où la limitation temporaire non reprise au bulletin LIM(1) a pu être prévue un peu à l'avance sans toutefois avoir pu être inscrite à ce bulletin, les signaux de chantier ont pu être mis en place (ou maintenus s'il s'agit de la prolongation d'un ralentissement existant) en temps utile pour le passage du premier train appelé à franchir la zone soumise à la dite limitation.

Dès qu'il possède les éléments caractéristiques du ralentissement (éléments figurant au §a-ci-dessus avec, en plus, l'heure à laquelle la limitation temporaire entre en vigueur) le Chef de Section les communique au P.C. par avis écrit ou par message téléphoné collationné, selon le temps dont il dispose.

Dans le cas de prolongation d'une limitation déjà inscrite au bulletin LIM, il indique en outre les temps alloués pour les diverses catégories de trains.

ART. 3 - ROLE DES P.C. ET DES GARES.

Le rôle du P.C. consiste à répercuter les renseignements du Chef de District ou du Chef de Section aux gares où les trains appelés à franchir la zone de ralentissement marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder cette zone.

A cet effet, le P.C. reporte les indications du Service VB sur une "Fiche de limitation temporaire de vitesse" qu'il date et complète par un numéro d'ordre pris dans une série continue.

Puis le P.C. détermine la liste des gares où les trains circulant sur la ligne marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder la zone dangereuse. Tenant compte de l'heure fixée pour la mise en service des signaux de chantier, il prescrit à chacun de ces établissements, en lui transmettant par message téléphoné et collationné les indications de la "fiche de limitation temporaire de vitesse", de remettre à chaque mécanicien intéressé un ordre écrit reproduisant ces indications. Il fait intervenir à cet effet s'il y a lieu, les P.C. voisins.

(1) Les principales éventualités sont : nouvelle limitation de vitesse, limitation déjà inscrite au bulletin LIM mais dont il est nécessaire d'abaisser le taux, de prolonger la durée ou de modifier l'emplacement, etc.....

Il communique à la première gare située en amont de la zone dangereuse la liste des établissements qu'il a ainsi chargés d'aviser les mécaniciens du ralentissement. Chacun de ces établissements indique par dépêche à la première gare située en amont de la zone dangereuse, en application de l'art. 20 de l'I.R.S. A, le numéro du premier train à partir duquel il aura fait le nécessaire auprès du mécanicien.

C'est seulement lorsqu'elle aura reçu de toutes les gares qui lui ont été indiquées par le P.C., l'assurance que les mécaniciens intéressés seront prévenus par écrit, que la première gare située en amont de la zone dangereuse pourra, conformément à l'art. 20 de l'I.R.S. A, cesser d'arrêter les trains abordant cette zone (2).

Les gares avisent les mécaniciens jusqu'à ce qu'elles aient été prévenues par le P.C. de la date et de l'heure à partir de laquelle la limitation temporaire de vitesse sera, soit reprise au bulletin LIM, soit supprimée.

ART. 4 - SUPPRESSION OU ATTENUATION D'UNE LIMITATION TEMPORAIRE DE VITESSE NON PREVUE AU BULLETIN LIM - ROLE DES AGENTS VB ET EX.-

Dès que le Chef de Section (ou le Chef de District) décide de supprimer une limitation temporaire de vitesse ne figurant pas au bulletin LIM (3), il en informe le P.C. par message téléphonique collationné, ou par écrit, selon les circonstances. Le P.C. répercute cet avis aux gares qu'il avait chargées d'aviser

-
- (2) Toutefois, en cas de circulation inopinée d'une machine HLP (ou de tout autre mouvement tel que machine de secours) en marche indéterminée, la gare située en amont du point dangereux restera chargée d'aviser le mécanicien par écrit dans la forme prévue à l'art. 20 de l'I.R.S. A.
 - (3) Dans le cas d'une limitation temporaire de vitesse déjà prévue au bulletin LIM, le Chef de Section avise le P.C. dès qu'il a connaissance, soit que la suppression sera anticipée (il indique la date de suppression), soit que la limitation temporaire de vitesse ne sera pas appliquée (il indique le cas échéant, le décalage de la date de mise en vigueur). Le P.C. avise uniquement, dans ce cas, les gares encadrant la zone de ralentissement.

les mécaniciens ainsi qu'à la première gare située en amont du ralentissement. Ces établissements accusent réception de cet avis et cessent alors de remettre aux mécaniciens les ordres de limitation, sans autre formalité (4).

Dans le cas d'atténuation (passage à une vitesse plus élevée que celle initialement prescrite), le Chef de Section (ou le Chef de District) d'une part, le P.C. d'autre part, opèrent comme indiqué ci-dessus. Les gares continuent à aviser par écrit les mécaniciens, mais en substituant le nouveau taux de vitesse à l'ancien.

Le Chef du Service
de l'Exploitation,

MARTIN

chef de District) décide
à vitesse ne tiennent
e. P.C. par message télé-
sa circonstances. Le
avait chargé d'aviser

pinée d'une machine HP
machine de secours) en
en amont du point de
écarté par écrit dans

ne le cas d'une limitation temporaire de vitesse de la pré-
- - - - -
Les signaux de chantier d'une limitation temporaire de
(4) Les signaux de chantier d'une limitation temporaire de
vitesse supprimée ou non mise en service doivent être
à la vue des mécaniciens pour éviter à ces der-
niers de supposer tombés accidentellement.

MT

AVIS DE SERVICE MT 25 a n°19.

(des prescriptions analogues sont distribuées aux agents EX sous le n° EX 24 n° 7 et aux agents VB sous le n° VB 31a n°6)

DistributionMT

1 - 3
3 bis
4 - 6
21-24
29-62

MESURES A PRENDRE POUR AVISER LES
MECANICIENS DES MODIFICATIONS APORTEES
AUX PREVISIONS DU BULLETIN LIM.

PARIS, le 20 Juin 1952.

Rectificatifs

N°s	Dates

ARTICLE 1er - OBJET DU PRESENT AVIS DE SERVICE.

Le présent Avis de Service a pour objet de préciser les mesures à prendre pour aviser les mécaniciens dans le cas où le Service VB est amené :

- à mettre en vigueur une limitation temporaire de vitesse non prévu au bulletin LIM;
- à prolonger, déplacer ou aggraver une limitation temporaire figurant déjà à ce bulletin;

(modalités d'application des art. 19 et 20 de l'IRS-A auxquels se réfère l'art. 6 de l'IRS-2).

Le présent Avis de Service indique également les dispositions à observer en cas de suppression, d'atténuation ou de décalage de la date de mise en vigueur d'une limitation temporaire, prévue ou non au bulletin LIM.

ARTICLE 2 - ROLE DES AGENTS DU SERVICE VB.

Deux cas sont à distinguer, suivant que la limitation temporaire est imposée à l'improviste par une cause fortuite et imprévisible (rail cassé, obstacle, éboulement, inondation, déraillement..) ou qu'elle a été prévue un peu à l'avance, sans toutefois qu'on ait pu l'insérer au bulletin LIM (ce dernier cas devant être exceptionnel).

a) Dans le cas où la limitation temporaire est imposée à l'improviste, les premières mesures prévues aux art. 19 et 20 de l'IRS-A

..../...

(arrêt des trains abordant la zone dangereuse, avis à la première gare située en amont de cette zone pour le sens de circulation intéressé) ont généralement été prises par l'agent VB survenu le premier aux lieux.

Dès son arrivée, le Chef de District, après avoir vérifié que la première gare située en amont du point dangereux a bien été avisée, se met en relation avec le P.C. par les voies les plus rapides et précise à cet organisme les éléments caractéristiques au ralentissement à prescrire : voie intéressée, gares encadrantes, P.K. des extrémités, taux de la limitation, heure à partir de laquelle les signaux de chantier seront en service, durée probable, motif, particularités diverses telles que V.U.T.. Il confirme, ou fait confirmer par la suite ces renseignements par message téléphoné collationné, ou par avis écrit, selon les circonstances.

b) Dans le cas où la limitation temporaire non reprise au bulletin LIM (1) a pu être prévue un peu à l'avance, sans toutefois avoir pu être inscrite à ce bulletin, les signaux de chantier ont pu être mis en place (ou maintenus s'il s'agit de la prolongation d'un ralentissement existant) en temps utile pour le passage du premier train appelé à franchir la zone soumise à la dite limitation.

Dès qu'il possède les éléments caractéristiques du ralentissement (éléments figurant au § a ci-dessus avec, en plus, l'heure à laquelle la limitation temporaire entre en vigueur) le Chef de Section les communique au P.C. par avis écrit ou par message téléphoné collationné, selon le temps dont il dispose.

Dans le cas de prolongation d'une limitation déjà inscrite au bulletin LIM, il indique en outre les temps alloués pour les diverses catégories de trains.

ARTICLE 3 - ROLE DES P.C. ET DES GARES.

Le rôle du P.C. consiste à répercuter les renseignements du Chef de District ou du Chef de Section aux gares où les trains appelés à franchir la zone de ralentissement marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder cette zone.

(1) Les principales éventualités sont : nouvelle limitation de vitesse, limitation déjà inscrite au bulletin LIM mais dont il est nécessaire d'abaisser le taux, de prolonger la durée ou de modifier l'emplacement, etc...

A cet effet, le P.C. reporte les indications du Service V.B. sur une "Fiche de limitation temporaire de vitesse" qu'il date et complète par un numéro d'ordre pris dans une série continue.

Puis le P.C. détermine la liste des gares où les trains circulant sur la ligne marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder la zone dangereuse. Tenant compte de l'heure fixée pour la mise en service des signaux de chantier, il proscriit à chacun de ces établissements, en lui transmettant par message téléphoné et collationné les indications de la "Fiche de limitation temporaire de vitesse", de remettre à chaque mécanicien intéressé un ordre écrit reproduisant ces indications. Il fait intervenir à cet effet, s'il y a lieu, les P.C. voisins.

Il communique à la première gare située en amont de la zone dangereuse la liste des établissements qu'il a ainsi chargés d'aviser les mécaniciens du ralentissement. Chacun de ces établissements indique par dépêche à la première gare située en amont de la zone dangereuse, en application de l'article 20 de l'IRS-A, le numéro du premier train à partir duquel il aura fait le nécessaire auprès du mécanicien.

C'est seulement lorsqu'elle aura reçu de toutes les gares qui lui ont été indiquées par le P.C., l'assurance que les mécaniciens intéressés seront prévenus par écrit, que la première gare située en amont de la zone dangereuse pourra, conformément à l'article 20 de l'IRS-A, cesser d'arrêter les trains abordant cette zone (2).

Les gares avisent les mécaniciens jusqu'à ce qu'elles aient été prévenues par le P.C. de la date et de l'heure à partir de laquelle la limitation temporaire de vitesse sera, soit reprise au bulletin LIM, soit supprimée.

ARTICLE 4 - SUPPRESSION OU ATTENUATION D'UNE LIMITATION TEMPORAIRE DE VITESSE NON PREVUE AU BULLETIN LIM - ROLE DES AGENTS VB ET EX.

Dès que le Chef de Section (ou le Chef de District) décide de supprimer une limitation temporaire de vitesse ne figurant pas au

...../..

-
- (2) Toutefois, en cas de circulation inopinée d'une machine HLP (ou de tout autre mouvement tel que machine de secours) en marche indéterminée, la gare située en amont du point dangereux restera chargée d'aviser le mécanicien par écrit dans la forme prévue à l'article 20 de l'IRS-A.

bulletin LIM (3), il en informe le P.C. par message téléphoné collationné, ou par écrit, selon les circonstances. Le P.C. répercute cet avis aux gares qu'il avait chargées d'aviser les mécaniciens ainsi qu'à la première gare située en amont du ralentissement. Ces établissements accusent réception de cet avis et cessent alors de remettre aux mécaniciens les ordres de limitation, sans autre formalité (4).

Dans le cas d'atténuation (passage à une vitesse plus élevée que celle initialement prescrite), le Chef de Section (ou le Chef de District) d'une part, le P.C. d'autre part, opèrent comme indiqué ci-dessus. Les gares continuent à aviser par écrit les mécaniciens, mais en substituant le nouveau taux de vitesse à l'ancien.

Le Chef du Service
du Matériel et de la Traction,

BIGOT

-
- (3) Dans le cas d'une limitation temporaire de vitesse déjà prévue au bulletin LIM, le Chef de Section avise le P.C. dès qu'il a connaissance, soit que la suppression sera anticipée (il indique la date de suppression), soit que la limitation temporaire de vitesse ne sera pas appliquée (il indique le cas échéant, le décalage de la date de mise en vigueur). Le P.C. avise uniquement, dans ce cas, les gares encadrant la zone de ralentissement.
- (4) Les signaux de chantier d'une limitation temporaire de vitesse supprimée ou non mise en service doivent être dérobés à la vue des mécaniciens pour éviter à ces derniers de les supposer tombés accidentellement.

Pi.
SNCF - EST

VB/V41

APPLICABLE le 1er JUILLET 1952
et jusqu'à nouvel ordre

Distribution	
VB 1-10-20-25- 31-32-41-41bis 51-52	
SR	
VB/V 11	(3)
V 21	(2)
V 41	(3)
Z	(20)
VA	(2)
Rectificatifs	
N°s	dates

AVIS DE SERVICE /VB 31 a/ n°6
(des prescriptions analogues sont distribuées aux agents EX sous le n° EX 24 n° 7 et aux agents MT sous le n° MT 25 a n°19).

MESURES A PRENDRE POUR AVISER LES
MECANICIENS DES MODIFICATIONS APORTEES
AUX PREVISIONS DU BULLETIN LIM

Paris, le 20 Juin 1952

Article 1er - Objet du présent Avis de Service

Le présent Avis de Service a pour objet de préciser les mesures à prendre pour aviser les mécaniciens dans le cas où le Service VB est amené :

- à mettre en vigueur une limitation temporaire de vitesse non prévue au bulletin LIM,
- à prolonger, déplacer ou aggraver une limitation temporaire figurant déjà à ce bulletin;

(modalités d'application des art.19 et 20 de l'IRS-A auxquels se réfère l'art.6 de l'IRS-2).

Le présent Avis de Service indique également les dispositions à observer en cas de suppression d'atténuation de décalage de la date de mise en vigueur d'une limitation temporaire, prévue ou non au Bulletin "LIM".

Article 2 - Rôle des agents du Service VB

Deux cas sont à distinguer, suivant que la limitation temporaire est imposée à l'improviste par une cause fortuite et imprévisible (rail cassé, obstacle, éboulement, inondation, déraillement ...) ou qu'elle a été prévue un peu à l'avance, sans toutefois qu'on ait pu l'insérer au bulletin LIM (ce dernier cas devant être exceptionnel).

.../...

a) Dans le cas où la limitation temporaire est imposée à l'improviste, les premières mesures prévues aux art. 19 et 20 de l'IRS-A (arrêt des trains abordant la zone dangereuse, avis à la première gare située en amont de cette zone pour le sens de circulation intéressé) ont généralement été prises par l'agent VB survenu le premier sur les lieux.

Dès son arrivée, le Chef de District, après avoir vérifié que la première gare située en amont du point dangereux a bien été avisée, se met en relation avec le P.C. par les voies les plus rapides et précise à cet organisme les éléments caractéristiques du ralentissement à prescrire : voie intéressée, gares encadrantes, P.K. des extrémités, taux de la limitation, heure à partir de laquelle les signaux de chantier seront en service, durée probable, motif, particularités diverses telles que V.U.T. Il confirme, ou fait confirmer par la suite ces renseignements par message téléphonique collationné, ou par avis écrit, selon les circonstances.

b) Dans le cas où la limitation temporaire non reprise au bulletin LIM (1) a pu être prévue un peu à l'avance, sans toutefois avoir pu être inscrite à ce bulletin, les signaux de chantier ont pu être mis en place (ou maintenus s'il s'agit de la prolongation d'un ralentissement existant) en temps utile pour le passage du premier train appelé à franchir la zone soumise à la dite limitation.

Dès qu'il possède les éléments caractéristiques du ralentissement (éléments figurant au § a ci-dessus avec, en plus, l'heure à laquelle la limitation temporaire entre en vigueur) le Chef de Section les communique au P.C. par avis écrit ou par message téléphonique collationné, selon le temps dont il dispose.

Dans le cas de prolongation d'une limitation déjà inscrite au bulletin LIM, il indique en outre les temps alloués pour les diverses catégories de trains.

Article 3 - Rôle des P.C. et des Gares

Le rôle du P.C. consiste à répercuter les renseignements du Chef de District ou du Chef de Section aux gares où les trains appelés à franchir la zone de ralentissement marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder cette zone.

.../...

(1) Les principales éventualités sont : nouvelle limitation de vitesse, limitation déjà inscrite au Bulletin LIM mais dont il est nécessaire d'abaisser le taux, de prolonger la durée ou de modifier l'emplacement, etc ...

A cet effet, le P.C. reporte les indications du Service VB sur une "Fiche de limitation temporaire de vitesse" qu'il date et complète par un numéro d'ordre pris dans une série continue.

Puis le P.C. détermine la liste des gares où les trains circulant sur la ligne marquent leur dernier arrêt normal avant d'aborder la zone dangereuse. Tenant compte de l'heure fixée pour la mise en service des signaux de chantier, il prescrit à chacun de ces établissements, en lui transmettant par message téléphoné et collationné les indications de la "fiche de limitation temporaire de vitesse", de remettre à chaque mécanicien intéressé un ordre écrit reproduisant ces indications. Il fait intervenir à cet effet s'il y a lieu, les P.C. voisins.

Il communique à la première gare située en amont de la zone dangereuse la liste des établissements qu'il a ainsi chargés d'aviser les mécaniciens du ralentissement. Chacun de ces établissements indique par dépêche à la première gare située en amont de la zone dangereuse, en application de l'art.20 de l'IRS-A, le numéro du premier train à partir duquel il aura fait le nécessaire auprès du mécanicien.

C'est seulement lorsqu'elle aura reçu de toutes les gares qui lui ont été indiquées par le P.C., l'assurance que les mécaniciens intéressés seront prévenus par écrit, que la première gare située en amont de la zone dangereuse pourra, conformément à l'art. 20 de l'IRS-A, cesser d'arrêter les trains abordant cette zone (2).

Les gares avisent les mécaniciens jusqu'à ce qu'elles aient été prévenues par le P.C. de la date et de l'heure à partir de laquelle la limitation temporaire de vitesse sera soit reprise au bulletin LIM, soit supprimée.

.../...

-
- (2) Toutefois, en cas de circulation inopinée d'une machine HLP (ou de tout autre mouvement tel que machine de secours) en marche indéterminée, la gare située en amont du point dangereux restera chargée d'aviser le mécanicien par écrit dans la forme prévue à l'art.20 de l'IRS-A.

Article 4 - Suppression ou atténuation d'une limitation temporaire de vitesse non prévue au Bulletin LIM
Rôle des Agents VB et EX -

Dès que le Chef de Section (ou le Chef de District) décide de supprimer une limitation temporaire de vitesse ne figurant pas au Bulletin LIM (3), il en informe le P.C. par message téléphoné collationné, ou par écrit, selon les circonstances, Le P.C. répercute cet avis aux gares qu'il avait chargées d'aviser les mécaniciens ainsi qu'à la première gare située en amont du ralentissement. Ces établissements accusent réception de cet avis et cessent alors de remettre aux mécaniciens les ordres de limitation, sans autre formalité (4).

Dans le cas d'atténuation (passage à une vitesse plus élevée que celle initialement prescrite), le Chef de Section (ou le Chef de District) d'une part, le P.C. d'autre part, opèrent comme indiqué ci-dessus. Les gares continuent à aviser par écrit les mécaniciens, mais en substituant le nouveau taux de vitesse à l'ancien.

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

-
- (3) Dans le cas d'une limitation temporaire de vitesse déjà prévue au Bulletin LIM, le Chef de Section avise le P.C. dès qu'il a connaissance, soit que la suppression sera anticipée (il indique la date de suppression), soit que la limitation temporaire de vitesse ne sera pas appliquée (il indique le cas échéant, le décalage de la date de mise en vigueur). Le P.C. avise uniquement, dans ce cas, les gares encadrant la zone de ralentissement.
 - (4) Les signaux de chantier d'une limitation temporaire de vitesse supprimée ou non mise en service doivent être dérobés à la vue des mécaniciens pour éviter à ces derniers de les supposer tombés accidentellement.

10 Sept 1952

Applicable à partir du 5 Octobre 1952

314 G N° 8

a s -

RECTIFICATIF N° 2

9"

Distribution
EX
1 et 2 - 11 à 14 21 à 23 - 32.

à l'Avis de Service **EX - 14 b** n° 3 du 16 Février 1952.

Paris le 12 Aout 1952.

Tenue du bulletin de traction.

Coller le béquet rectificatif ci-joint sur la liste des parcours sur lesquels, à titre d'essai, le bulletin de traction reste en cours de route entre les mains des mécaniciens des trains de marchandises, figurant à l'Annexe.

P/Le Chef du Service
de l'Exploitation,
L'Ingénieur en Chef,

HUTTER

1 R. + 3 ERE
2
21

1°)- Tous trains R.O. des parcours :

- Pantin - Vaires - Châlons - Lérrouville - Blainville - Hausbergen via Nancy et via Pont-Saint-Vincent et vice versa.
- Vaires - Charleville - Lumes - Longuyon - Mont-St-Martin et vice versa.
- Thionville - Metz - Hausbergen (via Réding et via Kalhouse) et vice versa.
- Hausbergen - Mulhouse et vice versa.
- Conflans - Hagondange et vice versa.
- Longuyon - Thionville et vice versa.
- Thionville - Hargarten - Béning - Sarreguemines et vice versa.
- Lérrouville - Metz - Forbach et vice versa.
- Longuyon - Conflans-Jarny - Blainville et vice versa.
- Metz - Conflans-Jarny et vice versa.
- Blainville - Sarrebourg - Sarreguemines et vice versa.
- Sarreguemines - Hausbergen et vice versa.

2°)- Trains complets de minerais des bassins de Briey et de Thionville vers Hargarten.

3°)- Tous les trains dont l'étape n'est effectuée qu'en partie avec agent EX d'accompagnement.

Béquet à coller sur la partie correspondante de l'Annexe à l'Avis de Service EX 14 b n° 3.

DISTRIBUTION
MT
1-3-3bis-4-
6-21-24-29
62-71 ¹ -73.

AVIS DE SERVICE MT 25 g N° 2.

(Des prescriptions analogues
sont distribuées aux agents
EX sous le N° EX 14b n° 31.)

(Le présent tirage abroge et remplace
celui du 16 Février 1952).

PARIS, le 22 AOUT 1952.

TENUE DU BULLETIN DE TRACTION (1)

A titre d'essai et par dérogation
aux prescriptions des articles 5 et 6 de
l'instruction générale M.T. 25 g N° 1, le
bulletin de traction restera en cours de
route entre les mains des mécaniciens de
tous les trains RO, sur les parcours dé-
signés à l'Annexe ci-contre (2) :

La tenue de ce bulletin sera assu-
rée conformément aux indications ci-après :

Au recto, le mécanicien inscrit
dans le cadre A, les renseignements con-
cernant le personnel de conduite et les
engins moteurs ainsi que, le cas échéant,
la durée du réchauffage préalable.

(1) Les mêmes dispositions sont à adopter dans le cas des trains
de toutes catégories ne comportant pas de Chef de train.

(2) Toutefois, pour les trains omnibus de marchandises, le bul-
letin de traction continuera à être tenu par le Chef de train.

Les autres parties du cadre A (à l'exception de la colonne "distance parcourue") sont remplies par le Chef de Gare ou son représentant dans les gares ci-après :

- gares d'origine, de relais (machine ou équipe seule) et terminus du train,
- gares où une modification intervient dans la composition ou le freinage du train.

Par le mécanicien pour les autres gares de passage ou d'arrêt pour autant que des variations se produisent dans le suivi de l'horaire prescrit.

Pour la détermination des causes de pertes de temps, il est fait application des dispositions des renvois 1 et 2 de l'article 5 de l'I.G. MT 25 g N° 1 (renvois 1 et 2 de la page 9 des Instructions sur le Service des agents de conduite de la Traction).

Le cadre du recto intitulé "Catégorie du train" est toujours rempli par les soins des gares.

Les cadres B, C, E, F, du verso sont remplis, s'il y a lieu, par le Chef de gare ou son représentant dans les gares de départ et d'arrêt. Les cadres D, G et I sont remplis par le mécanicien.

Le bulletin de traction n'a pas à être visé par le Chef de train.

Les accusés de réception à donner à la suite de tout avis écrit ou verbal émanant du mécanicien sont portés par les gares sur le bulletin de traction.

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

BIGOT.

Annexe à l'Avis de Service :

MT 25 g N° 2 du 22 Août 1952

Liste des parcours sur lesquels, à titre d'essai, le bulletin de traction reste en cours de route entre les mains des mécaniciens des trains de marchandises:

1°) Tous trains R.O. des parcours :

- Pantin - Vaires - Châlons - Lérrouville - Blainville-Hausbergen via Nancy et via Pont-Saint-Vincent et vice-versa.
- Vaires - Charleville - Lumes - Longuyon - Mont-Saint-Martin et vice versa.
- Thionville - Metz - Hausbergen (via Réding et via Kalhouse) et vice versa.
- Hausbergen - Mulhouse et vice versa.
- Conflans - Hagondange et vice versa.
- Longuyon - Thionville et vice versa.
- Thionville - Hargarten - Béning - Sarreguemines et vice versa.
- Lérrouville - Metz - Forbach et vice versa.
- Longuyon - Conflans-Jarny - Blainville et vice versa.
- Metz - Conflans-Jarny et vice-versa.
- Blainville - Sarrebourg - Sarreguemines et vice versa.
- Sarreguemines - Hausbergen et vice versa.

2°) Trains complets de minerais des bassins de Briey et de Thionville vers Hargarten.

3°) Tous les trains dont l'étape n'est effectuée qu'en partie avec agent EX d'accompagnement.

TRANSMIS à M.T.

en lui laissant le soin de faire son tirage.

Prière de nous indiquer le N° de votre
Avis Régional 23 b.

24.12.

SNCF - EST
Division du Service
Général EX
lère Section

Le rapatriement rapide des wagons étrangers s'impose donc plus que jamais; aussi j'invite instamment le personnel à surveiller tout particulièrement le séjour de ce matériel dans nos diverses installations (dépôts, ateliers, magasins, etc.) et à s'attacher de façon suivie à accélérer sa libération.

Le Directeur,
Signé : LEFORT

