

42947/6

152

Thouvenin

SOCIÉTÉ
NATIONALE

INSTRUCTION GÉNÉRALE N° 31

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Paris, le 20 juin 1938.

Col.

Me

Nm
15

MODE DE DÉCOMPTE DES VAGONS CHARGÉS

Diverses statistiques sont basées sur les nombres de wagons chargés lesquels sont répartis en plusieurs catégories. Elles présentent un intérêt spécial du point de vue de la situation économique générale, du trafic propre de la S.N.C.F. et également de l'importance de la circulation sur les diverses Régions ou sur la S.N.C.F. tout entière.

Il importe que ces statistiques soient établies de manière absolument identique dans les divers établissements de la S.N.C.F. La présente Instruction Générale donne aux Directions Régionales et à leur Service d'Exploitation, aux Arrondissements de l'Exploitation et aux Gares des directives détaillées sur la manière de compter les wagons chargés tant en P.V. qu'en G.V. : étant bien entendu que l'on doit considérer comme chargés en P.V. les wagons transportant des marchandises taxées d'après un tarif P.V. et comme chargés en G.V. les wagons transportant des marchandises taxées d'après un tarif G.V. ou de vitesse unique sans se préoccuper du type des véhicules utilisés.

Les chiffres de wagons chargés qui servent de base aux différentes statistiques considérées doivent être établis soigneusement chaque jour. Il est désirable que la période journalière de détermination de ces chiffres corresponde à l'amplitude de 0 à 24 h. : il est possible, cependant, que dans certains cas il soit avantageux de fixer une périodicité différente pour quelques chantiers par exemple de 12 h. à 12 h. au lieu de 0 à 24 h. Les Directions Régionales donnent à ce sujet les autorisations utiles aux gares intéressées, en ayant soin de prescrire les mesures de détail nécessaires pour que les différences de périodicité entre les divers chantiers n'aient jamais pour effet, ni de faire compter deux fois certains wagons, ni de faire omettre certains chargements dans les statistiques de wagons chargés.

Des instructions particulières fixent aux Directions Régionales la manière de rassembler les chiffres de wagons chargés et d'en déduire les statistiques périodiques à fournir à la Direction Générale et aux Services Centraux intéressés.

CHAPITRE I

Décompte des wagons chargés en P.V.

§ 1. — Wagons chargés dans les gares

Règles générales.

Article 1^{er}. — 1° Sont comptés les wagons G.V. ou P.V. quel qu'en soit le propriétaire (S.N.C.F., administration étrangère, réseau secondaire, particuliers) recevant un chargement taxé à un tarif P.V. dans une gare française (1) exploitée par la S.N.C.F. (y compris les raccordements de pleine voie qui en dépendent) lorsqu'ils doivent être acheminés au départ de cette gare par une ligne à voie normale exploitée par la S.N.C.F.

2° Des indications de détail sur l'application dans des cas particuliers de cette règle générale sont données à l'article 2 ci-après. Les cas dans lesquels les wagons chargés ne doivent pas être compris parmi ceux chargés dans les gares mais dans d'autres rubriques sont indiqués aux § 2 et 3. Ces paragraphes n'intéressent que certaines gares desservant un port ou une mine.

3° Les wagons chargés dans les gares communes à plusieurs Régions de la S.N.C.F. sont portés au compte de la Région gérante sans tenir compte de la Région d'acheminement.

Précisions relatives aux wagons à compter.

Article 2. — Doivent être comptés en particulier :

1° Les wagons utilisés pour un transport en service, taxé ou non, accompagné d'une pièce d'expédition, et que le transport soit effectué par trains commerciaux ou de Service.

2° Les wagons « Transbordement », « Local », « Distributeur », « Collecteur transbordement », « Collecteur local », « Collecteur distributeur » (2) par la gare origine, même s'ils sont vides au départ de cette gare (3).

3° Les wagons de détail P.V. remaniés dans les gares de transbordement désignées à l'annexe 2.

4° Les wagons chargés sur un chantier ou sur un embranchement d'une gare, à destination d'un autre chantier ou d'un autre embranchement de la même gare, lorsqu'il s'agit de transports commerciaux, sauf s'il s'agit de wagons loués à des particuliers pour brouettage et qui circulent sans déclaration d'expédition.

(1) Les wagons chargés à Monaco et à Monte-Carlo seront considérés comme chargés dans une gare française.

(2) Y compris les wagons de cette nature mis en marche par d'autres services (ex. : Collecteur-Distributeur des divisions de la Traction).

(3) La gare amenée à dédoubler un wagon de cette nature opérera comme la gare origine du wagon régulier.

5° Les wagons de raccord ou de choc pour les chargements de bois, rails, etc. : chacun comptant pour une unité comme chacun des véhicules porteurs.

6° Les wagons réexpédiés, taxés ou en service, avec le même chargement à la demande, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

7° Les wagons chargés de marchandises transbordées, en provenance d'un Chemin de fer à voie étroite ou à écartement supérieur à la normale (exploité ou non par la S.N.C.F.).

Précisions relatives aux
wagons à ne pas compter.

Article 3. — Ne doivent pas être comptés :

1° Les wagons appartenant en propre à des particuliers ou loués par les Régions à des particuliers, lorsqu'ils sont expédiés vides et même s'il y a perception d'une taxe.

2° Les wagons à voie étroite chargés dans les gares des lignes à voie étroite, même exploitées par la S.N.C.F.

3° Les wagons chargés dans les gares des compagnies secondaires, que les lignes en soient ou non exploitées par la S.N.C.F.

4° Les wagons de détail remaniés dans une gare de transbordement non désignée à l'annexe 2.

5° Les wagons transbordés en cours de route pour cause d'avaries ou de chargement défectueux.

6° Les wagons chargés sur un chantier ou sur un embranchement d'une gare, à destination d'un autre chantier ou embranchement de la même gare, lorsqu'il s'agit d'un transport en service.

§ 2. — Wagons chargés dans les ports maritimes.

Règles générales.

Article 4. — Sont comptés les wagons G.V. ou P.V. recevant un chargement taxé à un tarif P.V. en provenance d'outre-mer (c'est-à-dire d'un port d'une nation étrangère, de la Corse, de l'Afrique du Nord ou des colonies françaises) dans un des ports ci-dessous énumérés :

Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Rouen et annexes, Caen, Cherbourg, Saint-Malo-Saint-Servan, Brest, Lorient, Nantes et annexes, Saint-Nazaire, La Rochelle (Ville et Pallice), Bordeaux et annexes, Bayonne, Sète, Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Marseille et annexes, Toulon.

Les wagons chargés dans un port non compris dans la liste ci-dessus, sont comptés comme « chargés dans les gares », ainsi d'ailleurs que les wagons recevant sur les mêmes voies un chargement ne provenant pas d'outre-mer.

Article 5. — A) Doivent être comptés en particulier :

Les wagons chargés de marchandises stockées, si elles n'ont pas subi de transformations industrielles depuis leur débarquement, même si ces marchandises ont déjà fait l'objet d'une première expédition des voies de port à un entrepôt.

B) Ne doivent pas être comptés :

1° Les wagons loués pour brouettage et ne faisant pas l'objet d'une déclaration d'expédition.

2° Les wagons chargés de marchandises en provenance d'outre-mer si ces marchandises ont subi avant leur chargement une transformation industrielle.

§ 3. — Wagons chargés dans les mines

Ce paragraphe intéresse exclusivement les gares désignées à l'annexe 3 en ce qui concerne soit les chargements de houille et de coke, soit les chargements de minerai de fer.

Règles générales.

Article 6. — Sont comptés comme « chargés dans les mines » les wagons chargés de houille ou de coke dans les gares de la 1^{re} liste de l'annexe 3 et les wagons chargés de minerai de fer dans les gares de la 2^e liste de l'annexe III. Les wagons chargés de houille, de coke, de minerai de fer dans d'autres gares que celles ci-dessus indiquées ainsi que les wagons chargés dans n'importe quelle gare d'autres produits miniers que la houille, le coke ou le minerai de fer sont comptés dans les rubriques gares ou ports maritimes.

Précisions.

Article 7. — 1° Doivent être comptés comme « chargés dans les mines » : les wagons repris à l'article 6 ci-dessus et remis par un chemin de fer secondaire exploité par la Compagnie minière. Contrairement à l'article 11 ces wagons ne sont pas comptés comme remis par une Compagnie secondaire.

2° Les wagons remis par une Compagnie minière chargés de marchandises autres que :

- houille et coke dans les gares de la 1^{re} liste
- minerai de fer dans les gares de la 2^e liste

doivent être comptés comme :

« Entrés en provenance d'une Compagnie secondaire »,
ou comme « chargés dans les gares » (§ 1)

suivant que la Compagnie minière exploite un chemin de fer secondaire ou est simplement embranchée ou encore charge les wagons sur voie de débord.

3° Les wagons loués pour brouettage et ne faisant pas l'objet d'une déclaration d'expédition ne doivent pas être comptés.

CHAPITRE II

Vagons entrés chargés en P.V.

Remarques préliminaires.

Article 8. — 1° Les statistiques faisant l'objet de la présente Instruction Générale n'obligent pas à tenir attachement des wagons sortis chargés.

2° Les gares communes à plusieurs Régions de la S.N.C.F. tiennent les états O.V. (ou les états équivalents), conformément aux instructions particulières qui règlent la question.

3° Dans les cas prévus aux articles 10 à 12 ci-après les wagons chargés en GV sont bloqués avec ceux chargés en PV. Ces divers wagons ne doivent être signalés que par celle des Régions en contact direct avec le Réseau secondaire ou étranger.

§ I. — Wagons entrés chargés en provenance des autres Régions

Règles à suivre.

Article 9. -- 1° Sont comptés les wagons porteurs d'un chargement taxé à un tarif PV, entrant dans une Région, remis par la Région limitrophe et quelle qu'en soit la provenance.

2° Sont comptés en particulier les wagons à destination d'une gare commune et provenant de la Région non gérante.

§ II. — Wagons entrés chargés en provenance des Compagnies secondaires à voie normale

Remarque préliminaire.

Article 10. — En ce qui concerne cette statistique il faut comprendre parmi les Compagnies secondaires :

1° Les lignes concédées à une Compagnie secondaire et exploitées par la S.N.C.F.

2° Les lignes concédées à la S.N.C.F. et exploitées par une Compagnie secondaire.

Règles à suivre.

Article 11. — 1° Sont comptés, les wagons remis par une Compagnie secondaire à voie normale, à destination de l'au-delà de la gare commune.

2° Ne sont pas comptés les wagons remis par une Compagnie secondaire à destination de la gare commune.

§ III. — Vagons entrés chargés en provenance directe de l'Étranger.

Règles à suivre.

Article 12. — 1° Sont comptés, les wagons en provenance de l'Étranger et chargés de marchandises à destination d'une gare française ou en transit à travers la France, quel que soit l'écartement des rails par lesquels parviennent ces wagons.

2° Les wagons réexpédiés par des transitaires dans les gares de douane situées en France, sont comptés une première fois comme « entrés en provenance directe de l'Étranger » (G.V. et P.V. bloqués), et une deuxième fois comme « chargés en gare » en G.V. ou en P.V. suivant le cas.

CHAPITRE III

Vagons particuliers chargés en P.V.

Règles à suivre.

Article 13. — Dans les trois premières rubriques de la statistique faisant l'objet du Chapitre I: Vagons chargés dans les gares, dans les ports, dans les mines, les wagons particuliers sont bloqués avec les wagons des Régions.

En outre, il doit être pris note séparément des wagons particuliers chargés; leur total doit figurer à la rubrique spéciale prévue à cet effet.

Ne sont pas à considérer comme wagons particuliers, les wagons appartenant ou affectés aux Services de la S.N.C.F.

CHAPITRE IV

Vagons chargés en G.V.

Règles générales.

Article 14. — Les wagons chargés en G.V. sont comptés au jour le jour, d'après des principes identiques à ceux des chapitres I et II pour les wagons chargés en P.V., mais avec moins de détails

1° Les wagons entrés chargés en G.V. en provenance d'une autre Région, sont comptés à part et de la même façon qu'en P.V.

2° En ce qui concerne les wagons entrés chargés en provenance, soit d'une Compagnie secondaire, soit de l'Étranger, les wagons chargés en G.V. ne figurent pas à part et sont bloqués avec les wagons chargés en P.V., ainsi qu'il est précisé à l'article 8 ci-dessus.

3° Sont comptés comme « chargés dans les gares », tous les wagons transportant des marchandises taxées à un tarif G.V. ou de vitesse unique, d'après des modalités calquées sur celles indiquées aux articles 1^{er}, 3^o; 2, 1^o, 6^o et 7^o; 3, 1^o à 6^o, sans mettre à part comme aux articles 4 et 5, les wagons chargés dans certains ports.

Précisions.

Article 15. — D'une façon générale, les fourgons des trains de voyageurs susceptibles de transporter des marchandises G.V. ne sont pas comptés comme wagons chargés.

Seul, un wagon utilisé pour assurer une affectation ou un roulement et étiqueté en conséquence, est à considérer comme wagon chargé, même dans le cas où il serait utilisé comme fourgon de choc à un train de voyageurs.

CHAPITRE V

Trafics particuliers G.V. et P.V.

Règles à suivre.

Article 16. — Il est intéressant de suivre spécialement les fluctuations de certains trafics importants, soit sur la S.N.C.F. tout entière, soit sur certaines Régions ou parties de Région seulement, soit en permanence, soit à certaines époques seulement.

Les gares intéressées reçoivent de leur Arrondissement sur directives de la Direction Générale transmises par les Directions Régionales, des instructions précisant la nature du (ou des) trafics GV ou PV dont elles doivent compter spécialement, pendant des périodes désignées, le nombre de wagons chargés.

Les wagons considérés sont compris tout d'abord à la place convenable dans les diverses rubriques visées aux articles précédents.

Ces wagons doivent en outre pour chacune des gares désignées faire, pendant la période prescrite et pour chacune des marchandises indiquées, l'objet, à la rubrique voulue, d'une inscription globale reprenant en un seul nombre les wagons (wagons particuliers compris) chargés dans la gare, le port, les mines ainsi que ceux entrés chargés en provenance des Compagnies secondaires à voie normale.

CHAPITRE VI

Imprimés à utiliser

Règles générales.

Article 17. — Les gares reportent les divers renseignements statistiques visés à la présente Instruction Générale sur un imprimé S.N.C.F. 1501 dont le modèle est donné à l'Annexe 4.

Les Arrondissements d'Exploitation se servent du même imprimé pour récapituler les renseignements fournis par leurs diverses gares.

Dispositions particulières.

Article 18. — Les Régions peuvent être conduites à insérer dans un des imprimés utilisés pour la répartition du matériel ou la surveillance du trafic, un cartouche reproduisant l'imprimé modèle S.N.C.F. 1501 : dans ce cas l'imprimé lui-même peut n'être pas utilisé.

Par ailleurs les Régions doivent cesser d'utiliser tous imprimés de même nature que le n° 1501 mais de modèle différent. De même tout cartouche compris dans un imprimé distinct et destiné à recevoir des indications relatives aux statistiques de wagons chargés, doit cesser d'être employé s'il n'est absolument conforme au modèle S.N.C.F. 1501.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

NOTA. — La mise en application au 1^{er} juillet 1938 des prescriptions de la présente instruction implique l'abrogation des instructions ou parties d'instructions publiées par les Directions Régionales ou leurs Services d'Exploitation, qui sont indiquées à l'Annexe 1.

ANNEXES 1, 2, 3 ET 4
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE N° 31

ANNEXE 1

Documents abrogés

Région de l'Est. — Article 19, paragraphes 1, 2 et 3 de la note 3200 md. du 30/12/1937.

Avis EX/M 4 n° 32 du 18/12/1933.

Région du Nord. — Instruction sur l'utilisation et la répartition du matériel :

Édition de Septembre 1926 — pages 48 à 53.

Édition du 1^{er} Août 1934. — pages 13 et 14.

Région de l'Ouest. — Modifier les 6 premiers alinéas de la page 4 de la circulaire n° 12 du 31 Mai 1937 et le 1^{er} — Répartition P.V. — de la circulaire n° 32 du 30 Décembre 1937 des Services Actifs.

Région du Sud-Ouest. — Article 12 dernier alinéa de l'Instruction 551 pour ce qui concerne le décompte des wagons chargés — Notes W.R. 1219 du 25 Mars 1937. — W.R. 5733 et 5774 des 30 et 31 Décembre 1937.

ANNEXE 2

*Liste des gares de transbordement qui comptent
comme wagons chargés tous les wagons de détail P.V. remaniés*

Région de l'Est. — Blainville-Damelevières, Châlons, Chaumont, Gray, Is-sur-Tille, Langres, Lumes-Triage, Metz, Mulhouse-Nord, Neufchâteau, Reims, Romilly-sur-Seine, Saint-Dizier, Strasbourg-Cronembourg, Troyes-Preize, Vaires-Triage, Verdun, Vesoul.

Région du Nord. — Amiens, Creil, Douai, Hirson, Laon, Le Bourget-Triage, Lille-Saint-Sauveur, Tergnier, Valenciennes.

Région de l'Ouest. — Argenteuil-Triage, Caen, Le Mans, Mézidon, Nantes-État, Niort, Rennes, Saintes, Sotteville.

Région du Sud-Ouest. — Angers, Angoulême, Béziers, Bordeaux-Saint-Jean, Capdenac, Estavel, Juvisy, Les Aubrais, Montluçon, Nantes, Poitiers, Puy-Imbert, Saint-Pierre-des-Corps, Tarbes, Toulouse-Matabiau, Vierzon.

Région du Sud-Est. — Alès, Ambérieu, Badan, Dôle-Triage, Grenoble, Laroche-Migennes, Le Teil, Lyon-Vaise, Marseille-Abeilles, Montargis, Nîmes, Perrigny, Saincaize, Villeneuve-Triage.

ANNEXE 3

1° Liste des gares qui doivent compter à part les wagons chargés de houille et de coke dans les mines de houille

Région de l'Est. — Béning, Cocheren, Creutzwald-la-Croix.

Région du Nord. — Aniche, Billy-Montigny, Blanc-Misseron, Bruay, Bully-Grenay, Calonne, Carvin, Chocques, Dechy, Douai, Fouquereuil, Fresnes, Hénin-Liétard, Hersin-Coupigny, La Lacque, Lapugnoy, Leforest, Lens, Libercourt, Lillers, Lourches, Méricourt-sous-Lens, Méurchin, Nœux, Pont-à-Vendin, Pont-de-la-Deule, Raismes, Raismes-Vicoigne, Somain, Thivencelles, Valenciennes, Violaines.

Région de l'Ouest. — Saint-Laurs.

Région du Sud-Ouest. — Albi, Bourg-Lastic, Carmaux, Chamblet, Champagnac-les-Mines, Cransac, Decazeville, Graissessac, Lavaveix, Le-Bousquet-d'Orb, Noyant, Plaisance, Saint-Éloi.

Région du Sud-Est. — Aime, Bessèges, Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, Briançon, Cadolive-Saint-Savournin, Chamborigaud, Decize, Epinac-les-Mines, Firminy, Gardanne, Grand'Combe-la-Pise, Grand-Croix, Gréasque, La Béraudière, La Fouillouse, La Levade, Landry, La Ricamarie, La Valette, Le Chambon-Feugerolles, Le Martinet, Manosque-Gréoux-les-Bains, Molières-sur-Cèze, Montceau-les-Mines, Saint-Etienne-Châteaureux, Saint-Etienne-le-Clapier, Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane, Saint-Jean-de-Valérisclé, Saint-Léger-Sully, Saint-Maime-Dauphin, Tamaris, Trets, Valdonne-Peypin, Villars.

2° Liste des gares qui doivent compter à part les wagons chargés de minéral dans les mines de fer

Région de l'Est. — Algrange, Auboué, Audun-le-Tiche, Aumetz, Boulange, Bouligny, Conflans-Jarny, Droitaumont, Gandrange-Amnéville, Hagondange, Hayange, Héttange-Grande, Homécourt-Jœuf, Hussigny-Godbrange, Joudreville, Landres, Longwy, Lûdres, Maizières-les-Metz, Mancieulles-Bettainvillers, Marbache, Mercy-le-Bas, Mont-Saint-Martin, Moutiers, Moyeuve-Grande, Pompey, Pont-Saint-Vincent, Rédange (Moselle), Rehon, Rombas-Clouange, Sancy, Saulnes, Theil-Cerisiers, Thionville, Tucquegnieux, Uckange, Valleroy-Moineville, Villerupt-Micheville.

Région de l'Ouest. — Bain-de-Bretagne, Caen, Chazé-Henri, Ercé-Teillay, Feuguerolles-Saint-André, Le Châtellier, Mortain-Le-Neufbourg, Noyant-la-Gravoyère, Nozay, Rougé, Saint-Bomer-Champsecret, Saint-Rémy.

Région du Sud-Est. — Sain-Bel, Tamaris.

ANNEXE 4

Modèle du relevé S.N.C.F. 1501 concernant les wagons chargés

Format 13,5x21

S.N.C.F. mod. 1501

* Région de
Arrond^t de
Gare de

Journée du

VAGONS CHARGÉS

1° Wagons chargés en P.V.

Dans la gare :
Dans le port :
Dans les mines :

TOTAL
dont wagons particuliers.....

2° Wagons chargés en G.V.

Dans la gare :

3° Wagons entrés chargés

D'une autre Région en P.V. :
D'une autre Région en G.V. :
Des Compagnies Secondaires :
De l'Etranger :

4° Nombre de wagons des trafics G.V. et P.V. particulièrement suivis

1° Houille et coke
2°
3°
4°
5°
6°
7°
8°
9°
10°
11°
12°
13°
14°
15°