

0505LM0040_004

152

(1340)

Conditions d'établissement des statistiques
de parcours des trains et de tonnages kilométriques
remorqués pendant la guerre

Note générale n° 15 - A 12

18. 1.40

Conditions d'établissement des statistiques de
parcours des trains et de tonnages kilométriques remorqués
pendant la guerre

SOCIÉTÉ
NATIONALE

NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE ADMINISTRATIVE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER

D

Sous-Série Affaires Générales N° 15-A¹²

Col.

Paris, le 18 janvier 1940.

Nm.
87

C.G.P. 44

ÉTABLISSEMENT DES STATISTIQUES DE PARCOURS DES TRAINS ET DE TONNAGES KILOMÉTRIQUES BRUTS REMORQUÉS PENDANT LA DURÉE DES HOSTILITÉS

Préambule.

La présente Note Générale a pour objet de préciser les conditions d'établissement, pendant la durée des hostilités, des statistiques de parcours et de tonnages. Elle annule la lettre du Directeur Général du 15 mai 1939.

La présente Note Générale ne réalise dans l'unification qu'une première étape portant sur les tonnages kilométriques bruts remorqués.

Une deuxième étape interviendra en ce qui concerne les tonnages kilométriques utiles et les éléments statistiques par section de ligne.

Dans l'intervalle, et sans attendre la réalisation de cette deuxième étape, les Régions qui tenaient déjà des statistiques sur les tonnages kilométriques utiles continueront à tenir les attachements correspondants.

Les modalités de dépouillement de ces attachements et les procédés de calcul correspondants seront fixés par le Service technique de la Direction Générale avec la collaboration de l'atelier central de mécanographie et des Régions intéressées.

CHAPITRE I

Date d'application

Les prescriptions ci-après sont applicables à partir du 1^{er} janvier 1940. Les premiers relevés statistiques à établir seront par conséquent ceux relatifs au mois de janvier.

CHAPITRE II

Principes d'établissement des statistiques de parcours et de T. K. B. R.

L'établissement des statistiques de parcours et de T.K.B.R. est effectué par procédé mécanographique avec cartes perforées concurremment avec le calcul des primes du personnel de conduite du matériel moteur.

Il est confié à un atelier central de mécanographie travaillant pour l'ensemble de la S.N.C.F.

Pour les besoins statistiques, la carte perforée comporte l'indication de la Région, de la catégorie de parcours, de la série de machine, du parcours et du T.K.B.R. Elle doit permettre, en outre, de distinguer des parcours effectués dans les limites de la Région même, les parcours de pénétration sur chacune des autres Régions et sur les Réseaux étrangers, en englobant dans cette dernière rubrique aussi bien les lignes situées en France, mais non exploitées par la S.N.C.F., que les lignes situées à l'étranger. Elle comporte, enfin, l'emplacement nécessaire à l'inscription du numéro de section statistique.

Les cartes sont perforées d'après les indications portées sur un talon prévu à la partie inférieure du bulletin de traction unifié.

Ce talon est lui-même rempli à partir des éléments de base enregistrés à la partie supérieure du bulletin.

CHAPITRE III

Enregistrement des éléments de base et calcul du T. K. B. R.

L'enregistrement des éléments de base s'étend à l'ensemble des parcours assurés par les Services traction de la S.N.C.F. quel que soit l'écartement des voies auxquelles ces parcours se rapportent, à l'exception, toutefois, des parcours d'un dépôt à la gare qu'il dessert et inversement lorsque la distance à parcourir entre la gare et le dépôt est inférieure ou égale à 4 km.

L'enregistrement de la catégorie de parcours et des tonnages bruts remorqués est fait par les soins du Service de l'Exploitation.

La détermination du tonnage brut remorqué porte sur la composition au départ de la gare de formation et au départ de chacune des gares où le tonnage brut remorqué varie (gare de rupture de charge). Elle est faite conformément aux prescriptions de la Note Générale Série M-Transports n° 4, Série M.T. Utilisation et circulation du matériel, n° 4 du 25 mai 1939. Chacun des tonnages ainsi déterminé est inscrit sur le bulletin.

L'enregistrement des distances entre gares de rupture de charge et le calcul, à partir des tonnages et de ces distances, du tonnage kilométrique brut remorqué depuis le départ jusqu'à l'arrivée sont assurés jusqu'à nouvel ordre par les bureaux de dépôt. Le T.K.B.R. ainsi calculé est arrondi à l'hectotonne kilométrique inférieur.

A partir de ces éléments de base, le bureau de dépôt remplit le talon du bulletin de traction.

L'Atelier Central de Mécanographie s'assure par épreuve de l'exactitude du calcul du T.K.B.R.

NOTA. — Dans le cas de la traction par automotrices électriques, la tare de l'automotrice intervient au même titre que celle des remorques dans le calcul du T.K.B.R.

Dans le cas de la traction autorail, le T.K.B.R. n'est pas à décompter, même si l'autorail circule avec remorque.

CHAPITRE IV

Catégorisation des parcours

Le parcours de chaque véhicule moteur est à décompter au point de vue statistique

Il est à cet effet défini :

- d'une part, par sa nature,
- d'autre part, par le mode de traction.

La classification des natures de parcours et des modes de traction fait l'objet de l'Annexe I.

En ce qui concerne la nature du parcours, la détermination de la rubrique à adopter est basée sur le principe suivant :

Lorsqu'on a affaire à la circulation d'un **seul** véhicule moteur, remorquant ou non des véhicules non moteurs, la rubrique adoptée caractérise la circulation de l'ensemble des véhicules (rubrique « train » appropriée) ou du véhicule moteur s'il circule isolément (rubrique « train » appropriée ou rubrique « H.L.P. »).

Lorsqu'on a affaire à **plusieurs** véhicules moteurs, circulant en groupe et remorquant ou non des véhicules non moteurs, la rubrique adoptée pour l'un des véhicules moteurs convenablement choisi caractérise la circulation de l'ensemble (rubrique « trains » appropriée ou rubrique « H.L.P. ») ; en outre, le parcours simultané de **chacun** des autres véhicules moteurs doit être enregistré sous l'une des rubriques : **renfort, adjonction, remorque sans courant**, suivant le cas.

L'annexe I renferme les prescriptions à observer, conformément au principe ci-dessus, dans chaque cas d'espèce et pour les divers modes de traction.

CHAPITRE V

Fourniture des statistiques

I. — STATISTIQUES PRÉVUES A TITRE FERME.

Ces statistiques se rapportent aux parcours assurés par les Services traction de la S.N.C.F. à l'exclusion de ceux effectués sur les lignes à voie étroite.

Elles comprennent :

- une statistique de quinzaine se rapportant à certaines natures de parcours (marchandises, trains militaires, renfort, adjonction, H.L.P.) ;
- une statistique mensuelle se rapportant à toutes les natures de parcours.

1° Statistique de quinzaine.

Elle consiste en deux relevés du modèle TA^r ci-joint :

- le premier se rapportant à la première quinzaine de chaque mois et à fournir au plus tard le dernier jour du mois,
- l'autre se rapportant au mois entier et à fournir au plus tard le 15 du mois suivant.

2° Statistique mensuelle.

Elle consiste en un relevé du modèle TA¹ ci-joint se rapportant au mois entier et à fournir au plus tard le 25 du mois suivant.

L'annexe II donne quelques précisions pour l'établissement de ces relevés. Ils seront adressés directement, dans les délais fixés, par l'Atelier Central de Mécanographie aux Services Centraux M.T.V. et au Service Technique de la Direction Générale, ainsi qu'aux Services de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction et de la Voie de la Région intéressée.

La statistique de quinzaine et la statistique mensuelle devront faire l'objet d'un contrôle spécial, de la part des Services de Mouvement, en vue d'obtenir une exécution économique des transports.

NOTA. — En plus de ces statistiques de base, il se peut que les Services Centraux ou les Régions aient besoin régulièrement de la décomposition plus poussée de certains parcours (par exemple, décomposition par Centre des parcours autorails). Il sera alors tout indiqué que ces statistiques complémentaires soient également établies par l'Atelier Central de Mécanographie afin d'éviter l'utilisation en matière de statistiques de parcours, de chiffres de sources différentes. La demande de fourniture, à titre ferme, de telles statistiques devra être adressée au Service Technique de la Direction Générale qui l'examinera en accord avec les Services Centraux du Mouvement et du Matériel et donnera les instructions utiles à l'Atelier Central de Mécanographie.

II. — Statistiques facultatives.

Ces statistiques peuvent se rapporter à l'ensemble des parcours effectués par les Services tractions de la S.N.C.F., qu'ils aient été effectués sur ligne à voie normale ou sur ligne à voie étroite.

Elles seront demandées directement à l'Atelier Central de Mécanographie qui les établira dans la mesure des moyens dont il dispose.

CHAPITRE VI

Parcours assurés sur les lignes de la S. N. C. F. par les Services traction d'autres administrations

Il peut être intéressant de passer de la notion de « parcours effectué par le Service traction de telle Région » à celle de « parcours effectué sur telle Région ». Dans ce cas, il y a lieu de retrancher les parcours de pénétration effectués par le Service traction de la Région sur les autres Régions et sur les réseaux étrangers et d'ajouter, par contre, les parcours effectués sur la Région par les Services traction des autres Régions et des réseaux étrangers.

Cela nécessite, outre la distinction prévue sur le relevé TA¹ des parcours de pénétration, la connaissance des parcours effectués sur chaque Région par les Services traction d'autres administrations.

En conséquence, les Régions sur les lignes à voie normale desquelles certains parcours sont assurés par les Services traction d'administrations étrangères ou d'administrations françaises étrangères à la S.N.C.F. (Compagnies fermières par exemple) adresseront tous les mois au Service Central du Mouvement et au Service Technique de la Direction Générale un relevé spécial de ces parcours déterminés au besoin approximativement et décomposés dans la mesure du possible par catégorie. Les T.K.B.R. correspondants ne seront indiqués que s'ils sont connus des Régions.

CATÉGORISATION DES PARCOURS

I. — Nature du parcours

INDICE du GROUPE	NATURE DU GROUPE	NATURE DE LA CATÉGORIE R. - réguliers et périodiques. F. - facultatifs, supplémentaires et spéciaux.	N° de Catégorie
A	Voyageurs autres que banlieue de Paris et trains postes.	Rapides, express et assimilés	R 1
		F 2	2
		Directs { autres que légers	R 3
		et { F 4	4
		omnibus { légers	R 5
		{ F 6	6
		Matériel vide	R 7
		{ F 8	8
B	Voyageurs Banlieue de Paris (voir définition ci-après).	Trains en charge	R 1
		F 2	2
		Matériel vide	R 3
		F 4	4
C	Messageries.	Ne transportant pas de voyageurs	R 1
		F 2	2
		Transportant des voyageurs	R 3
		F 4	4
D	Marchandises.	directs par { en wagons S.N.C.F.	R 1
		train { F 2	2
		complet { en wagons particuliers	R 3
		{ F 4	4
		Directs autres que par train complet et ne transportant pas de voyageurs	R 5
		{ F 6	6
		Directs tout en véhicules vides (autres que tout en M.V. voyageurs)	R 7
		{ F 8	8
		Omnibus ne transportant pas de voyageurs (y compris trajets de manœuvres en charge)	R 9
		{ F 10	10
		Marchandises - Voyageurs et mixtes	11
		Marchandises - Messageries	12
E	Trains faits pour le service.	Trains de combustibles pour la traction	R 1
		F 2	2
		Trains de matériaux pour la voie	R 3
		F 4	4
		Autres (employés, complets en wagons réformés, trains de déshe- rage, d'essais, essais de véhicules, etc.)	5

INDICE du GROUPE	NATURE DU GROUPE	NATURE DE LA CATÉGORIE R. - réguliers et périodiques. F. - facultatifs, supplémentaires et spéciaux.	N° de Catégorie
F	Parcours divers.	H.L.P. (y compris trajets de manœuvres sans charge)	1
		Renfort } trains de voyageurs de banlieue	2
			autres trains
		Adjonction	4
		Remorque sans courant	5
G	Trains militaires (voir définition ci-après).	Trains de troupes	1
		Rames T.C.O. vides	2
		Trains sanitaires (à charge et à vide)	3
		Repléments	4
		Ravitaillement	5
		Permissionnaires	6

Définition du groupe B (voyageurs banlieue de Paris)

Ne devront être comptés que les trains dont le parcours a ses deux extrémités dans une zone voisine de Paris fixée pour chaque Région.

Cette zone qui, à de rares exceptions près, n'est autre que la zone d'action définie par le Comité des Transports Parisiens institué par décret du 12 novembre 1938 est la suivante (1) :

REGION DE L'EST

Paris - Meaux.	Gretz - Coulommiers.
Bondy - Aulnay-sous-Bois.	Nogent-le-Perreux - Champigny.
Esbly - Crécy-en-Brie.	Paris-Bastille - Verneuil-l'Etang.
Paris - Gretz - Verneuil-l'Etang.	

REGION DU NORD

Paris - Pontoise.	Montsoult - Luzarches.
Paris - Valmondois.	Chantilly - Senlis.
Paris - Beaumont.	Paris - Gennevilliers - Ermont.
Paris - Creil.	Ermont - Argenteuil.
Paris - Dammartin.	Argenteuil - Noisy-le-Sec - Juvisy.
Pontoise - Valmondois - Beaumont - Creil.	

(1) Certains des tronçons de ligne compris dans cette zone ont été ou sont susceptibles d'être fermés au trafic voyageurs; ils figurent simplement pour mémoire.

REGION DE L'OUEST

Paris - Mantes rive droite et rive gauche.	Saint-Cyr - Plaisir-Grignon.
Paris - Saint-Germain.	Puteaux - Issy-Plaine.
Paris-Saint-Lazare - Versailles rive droite.	Pont-Cardinet - Auteuil.
Saint-Cloud - Saint-Nom-la-Bretèche.	Achères - Pontoise.
Paris-Invalides - Versailles rive gauche.	Plaisir-Grignon - Epône-Mézières.
Paris-Montparnasse - Versailles-Chantiers - Rambouillet.	Juvisy - Versailles-Chantiers - Achères - Argenteuil.
	Massy - Limours.

REGION DU SUD-EST

Paris - Melun.	Corbeil - Melun.
Paris - Corbeil.	

REGION DU SUD-OUEST

Paris - Brétigny - Etampes.	Choisy-le-Roi - Orly - Massy-Palaiseau -
Paris - Brétigny - Dourdan.	St-Rémy - Limours.

Définition de certaines catégories du groupe G (trains militaires)

Repléments. — Doivent être comptés aussi bien les trains de repliement mis en marche pour les besoins militaires que ceux mis en circulation pour l'évacuation des populations civiles.

Ravitaillement. — Il faut comprendre les trains empruntant les itinéraires ou rocade de ravitaillement, ainsi que les trains de ravitaillement quotidiens et ceux mis en marche suivant les besoins et circulant en dehors de ces itinéraires ou rocade.

Permissionnaires. — Doivent être comptés tous les trains de permissionnaires sans exception, y compris les « trains de liaison » de l'Indicateur des trains de permissionnaires et les trains circulant entre G.O.P. (gares origines de permissionnaires) et C.R.P. (centres de rassemblement de permissionnaires).

NOTA. — Tous les trains militaires W sont à décompter suivant les rubriques appropriées (trains de troupes, sanitaires, ravitaillement, permissionnaires, etc.).

II. — Mode de traction

		INDICE
Locomotives à vapeur		v
Locomotives électriques		w
Automotrices	{ comportant normalement une ou plusieurs remorques ne comportant pas normalement de remorque (de section de ramassage, Budd, etc.)	x 1
électriques		x 2
Locomotives Diesel		y
Autorails		z

III. — Détermination de la rubrique à adopter pour définir la nature du parcours

1° Parcours d'un seul véhicule moteur remorquant des véhicules non moteurs :
rubrique " trains " appropriée

2° Parcours d'un seul véhicule moteur ne remorquant pas de véhicule non moteur.

a) automotrice électrique }
ou autorails } circulant en charge : rubrique " trains " appropriée

b) autres parcours tous modes de traction : rubrique " H. L. P. (F₁)

3° Parcours de véhicules moteurs circulant en groupe en remorquant des véhicules non moteurs.

a) locomotives à vapeur, électriques ou Diesel.

Parcours de l'une des locomotives, convenablement choisie parmi celles normalement affectées à la remorque du train : rubrique " trains " appropriée.

Pour chacune des autres, deux cas sont possibles :

— sa présence n'est pas indispensable pour la traction du train, et on ne tire pas partie du surcroît de charge offerte, mais il est préférable de la faire circuler ainsi plutôt qu'en H. L. P. : rubrique " adjonction " (F₄).

— sa puissance est effectivement utilisée soit pour coopérer à la remorque du train, soit pour répondre à certaines conditions obligatoires : rubrique " renfort " appropriée (F₂ ou F₃).

b) *automotrices électriques avec remorques, autorails couplés ou jumelés avec remorques.*

Parcours de l'automotrice ou de l'autorail de tête : rubrique « trains » appropriée (en particulier, si la circulation se fait à vide c'est une rubrique A7, A8, B3 ou B4) ;

Parcours de chacun des autres automotrices ou autorails : rubrique « renfort » appropriée (F2 ou F3).

4° **Parcours de véhicules moteurs circulant en groupe, sans remorquer de véhicules non moteurs :**

a) *locomotives à vapeur, électriques ou Diesel.*

— parcours de la locomotive de tête : rubrique « H.L.P. » (F1),

— parcours de chacune des autres locomotives : rubrique « adjonction » (F4).

b) *automotrices électriques ou autorails circulant jumelés ou couplés.*

Circulation en charge :

— parcours du véhicule de tête : rubrique « trains » appropriée,

— parcours de chacun des autres véhicules : rubrique « renfort » appropriée (F2 ou F3).

Circulation à vide :

— parcours du véhicule de tête : rubrique « H.L.P. » (F1),

— parcours de chacun des autres véhicules : rubrique « adjonction » (F4).

NOTA. — Par exception aux prescriptions ci-dessus :

— les parcours des véhicules moteurs ne remorquant pas de véhicules non moteurs et qu'il est prescrit de décompter comme « H.L.P. » (F1) sont à décompter comme « trains faits pour le Service » (E5) s'il s'agit de parcours consacrés exclusivement à des essais ou rodages,

— les parcours des locomotives électriques et automotrices électriques remorquées sans courant sont toujours à décompter sous la rubrique « remorque sans courant » (F5).

PRECISIONS CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DES RELEVÉS TA^r et TAⁱ

I. — Correspondance entre certaines rubriques des relevés TA^r et TAⁱ.

Le relevé TAⁱ comporte, entre autres, certains renseignements déjà fournis par le relevé réduit TA^r afférent au mois entier ; la correspondance entre rubriques est la suivante :

Relevé TA ^r	Relevé TA ⁱ
Colonnes 1 (parcours) et 2 (T.K.B.R.).	Colonne 13.
Colonnes 3 (parcours) et 4 (T.K.B.R.).	Colonne 26.
Colonne 5.	Colonne 15 + colonne 18.
Colonne 6	Colonne 17.

II. — Inscription des T. K. B. R.

a) dans le cas de plusieurs véhicules moteurs circulant en groupe, le T.K.B.R. sera porté en totalité en regard du parcours du véhicule moteur qui caractérise, conformément aux prescriptions du chapitre IV, la circulation de l'ensemble.

b) en ce qui concerne la traction par automotrice électrique, la tare de l'automotrice intervenant en vertu des prescriptions du chapitre III dans le calcul du T.K.B.R., il apparaîtra sur les relevés un T.K.B.R. en regard des parcours H.L.P.

III. — Cas de la Région de l'Est.

En ce qui concerne la Région de l'Est, les relevés TA^r et TAⁱ se rapportent aux parcours et T.K.B.R. du matériel moteur de l'ensemble des dépôts de la Région et du réseau Guillaume-Luxembourg (G.L.).

Afin de permettre, le cas échéant, la séparation des parcours et T.K.B.R. afférents, soit au matériel moteur des dépôts G.L., soit aux lignes G.L., on décomposera sur les relevés TA^r et TAⁱ la rubrique « dans les limites de la Région même » en :

machines dépôts Région Est	{	sur les lignes Région Est (G.L. exclu).
	{	sur les lignes G.L.
machines dépôts G.L.	{	sur les lignes G.L.
	{	sur les lignes Région Est (G.L. exclu).

et la rubrique « pénétration sur réseaux étrangers » :

en	{	machines dépôts Région Est.
	{	machines dépôts G.L.

S.N.C.F.

PARCOURS et T. K. B. R. MARCHANDISES ET TRAINS MILITAIRES — PARCOURS DIVERS

T. A^r
bi-mensuel

Région

Quinzaine du 1^{er} au 15

194

Mois de

194

} Rayer la mention inutile

MODE de TRACTION	PARCOURS	TRAINS DE MARCHANDISES		TRAINS MILITAIRES		PARCOURS DIVERS A L'EXCLUSION DES RENFORTS VOYAGEURS BANLIEUE	
		PARCOURS	T. K. B. R.	PARCOURS	T. K. B. R.	H. L. P. ADJONCTION REMORQUE SANS COURANT 5	RENFORT
		1	2	3	4	5	6
Locomotives à vapeur (V)	dans les limites de la Région même						
	de { sur Région Pénétration { sur Région sur Réseaux Etrangers						
	TOTAL...						
Locomotives électriques (W)							
Automotrices Électriques (X)	Comportant normalement une ou plusieurs remor- ques (X ¹)						
	ne comportant pas norma- lement de remorque (X ²)						
Locomotives Diesel (Y)	dans les limites de la Région même.						
	de pénétration sur Région						
	de pénétration sur Réseaux Etrangers						
Autocars (Z)	dans les limites de la Région même						
	de { sur Région Pénétration { sur Région sur Réseaux Etrangers						
	TOTAL...						
ENSEMBLE							

Correspondance entre relevés TA^r et TAⁱ

Relevé TA^r

Relevé TAⁱ

Colonnes 1 (Parcours) et 2 (T.K.B.R.)

Colonne 13

— 3 d° et 4 d°

— 26

— 5

— 15 + col. 18

— 6

— 17

5792. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg (45)