

505 LHH016

2325

(19h3-19hh)

A

Entretien des wagons français en Allemagne
et des wagons allemands en France

Note de la H.V.D. à la S.N.C.F.	5. 6.43
Lettre SNCF au MTP	29. 7.43
Dépêche MTP à la SNCF	9. 8.43
Lettre SNCF au MTP	24. 8.43
Dépêche du MTP à la SNCF	1.10.43
Avis Général MT 53 a Ch.2 n°1	15. 1.44
Avis Général MT 53 a Ch.2 n°2	15. 4.44

2325

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

T

Applicable jusqu'à nouvel ordre

AVIS GÉNÉRAL

MT 53 a

CHAPITRE 2

N° 1

DISTRIBUTION

MT

2

14 - 16 à 19

31 - 54

**CONDITIONS D'ENTRETIEN PAR LES ÉTABLISSEMENTS
DE LA S. N. C. F. DES WAGONS DU PARC S. N. C. F.
LIVRÉS A L'ALLEMAGNE A TITRE DE PRET**

Documents abrogés :

Instruction Générale : Série M-Transports n° 38 du 30 octobre 1941.

Avis Général MT 23 b n° 4 (ex-Instruction Générale — Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel n° 14 du 30 octobre 1941).

Rectificatifs :

article 1 ♦

Les wagons français prêtés à la Reichsbahn ont leurs numéros soulignés d'un trait jaune.

Ces wagons peuvent entrer dans un atelier :

- 1° — soit qu'ils aient été avariés pendant leur séjour sur les voies de la S.N.C.F. ;
- 2° — soit qu'ils aient été renvoyés en France pour y subir une revision ;
- 3° — soit encore que leur revision se trouve périmée pendant leur séjour en France.

Dans le premier cas, les wagons sont envoyés en réparation dans l'établissement desservant normalement la gare.

Dans le deuxième cas, les wagons sont toujours envoyés aux Ateliers de Mohon, Longueau ou Tergnier.

Dans le troisième cas, ils doivent être, en principe, renvoyés sur Mohon, Longueau ou Tergnier. Toutefois, dans le cas particulier des revisions R.E.V. 4 des Consignes Régionales pourront prévoir l'envoi direct sur un atelier spécialisé. Mais après exécution des R.E.V. 4 ou réparation des avaries importantes, les wagons devront obligatoirement être dirigés sur l'un des trois ateliers de Mohon, Longueau ou Tergnier.

A la sortie de l'Etablissement, les wagons qui ne sont pas renvoyés sur Mohon, Longueau ou Tergnier, sont mis à la disposition de la répartition.

Au cours du passage dans un Etablissement S.N.C.F., le trait jaune soulignant le numéro des wagons doit être maintenu bien visible.

La Notice Technique 126 T précise les conditions d'exécution de ces prescriptions.

article 2 ♦ Statistiques.

Le § 10 du chapitre B de la Notice Technique MT 54 a n° 11 (ex-n° 107 T) prescrit à la Subdivision Voitures et Wagons de chaque région d'adresser aux Subdivisions Voitures et Wagons des autres régions un relevé des wagons revisés en banalité par ses Etablissements. Ce relevé est complété par les numéros des wagons prêtés à la D.R. dont chaque région a fait l'entretien ; les numéros des wagons prêtés à la D.R. sont soulignés.

Les Services Centraux du Matériel et du Mouvement sont renseignés globalement des revisions effectuées par chaque région par la situation Tw 11.

Aucun autre renseignement statistique n'est à fournir à aucun autre Service de la S.N.C.F.

Paris, le 15 janvier 1944.

Le Directeur du Service Central du Matériel,

PONCET.

2325

Applicable jusqu'à nouvel ordre

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

T

DISTRIBUTION

MT
—
2
14 - 16 à 19
31 - 32
49
54

Rectificatifs

AVIS GÉNÉRAL

MT 53 a

CHAPITRE 2

N° 2

**SUPPRESSION DU TRAIT JAUNE
SUR CERTAINS WAGONS DU PARC S.N.C.F.**

**MODIFICATION
DES RÈGLES D'ENTRETIEN QUI EN RÉSULTERONT**

DOCUMENTS ABROGÉS

Avis général MT 53 a — Chapitre 2 n° 1 du 15 janvier 1944.

Avis général MT 53 b n° 1 du 7 juillet 1941.

article 1 ♦ Généralités.

Les wagons français prêtés à la Reichsbahn avaient jusqu'ici leurs numéros soulignés d'un trait jaune. Ils jouissaient de règles spéciales d'entretien.

A l'avenir, il n'y aura plus de wagons à numéros soulignés en jaune. Les règles spéciales d'entretien qui s'appliquaient à ces wagons disparaissent.

article 2 ♦ Instructions pour la suppression de la barre jaune.

Lorsqu'un wagon porteur d'une barre jaune devra subir dans un atelier ou un entretien une réfection de peinture ou un raccord de peinture, cet établissement devra faire disparaître la barre jaune.

article 3 ♦ Instructions à appliquer en attendant que toutes les barres jaunes existant actuellement sur les wagons S.N.C.F. soient supprimées.

Les wagons S.N.C.F. encore porteurs d'une barre jaune suivent les mêmes règles d'entretien que les autres wagons S.N.C.F.

article 4 ♦ Statistiques.

Les wagons à barre jaune ne donnent plus lieu à établissement de statistiques spéciales. Ils compteront dans les statistiques comme wagons ordinaires du Parc S.N.C.F.

article 5 ♦ Pièces de rechange pour wagons français circulant en Allemagne.

Un certain nombre d'ateliers de la Deutsche Reichsbahn sont chargés d'entretenir les wagons S.N.C.F. Ils s'approvisionnent en pièces de rechange au Magasin de SAARBRUCKEN-BURBACH.

Ce dernier magasin s'approvisionne lui-même en adressant toutes ses demandes aux Ateliers de Mohon; ceux-ci font le nécessaire pour assurer l'envoi des pièces :

Un stock de pièces entretenu par chaque région intéressée, est constitué à Mohon qui pour cette raison est appelé « magasin relais ».

L'Avis général MT 14 b n° 1 du 1^{er} septembre 1941 fixe les conditions d'établissement des bons, la facturation et les expéditions.

Paris, le 15 avril 1944.

Le Directeur du Service Central du Matériel,

PONCET.

Direction des Chemins de
fer

Paris, le 1er octobre 1943

Service Economique

3ème Bureau

Révision de trains spéciaux allemands
dans les ateliers S.N.C.F. de la zone
sud

LE MINISTRE SECRETAIRE D'ETAT

M.R. 15 - 9 A LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des
Chemins de fer

Par lettre D 208/4 du 24 août 1943, faisant suite à ma réponse M.R. 15-9 du 9 août à une lettre du 29 juillet 1943 par laquelle M. le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer m'informait que la H.V.D. Paris se proposait de faire exécuter dans des ateliers de la S.N.C.F. ou de l'industrie privée en zone sud des travaux de révision complète d'un certain nombre de ses trains spéciaux, vous appelez mon attention sur le fait que les négociations en cours entre la S.N.C.F. et la H.V.D. à la suite du projet établi par l'Office Central de la Reichsbahn et dans le cadre desquelles il vous avait été demandé de traiter l'affaire en cause, sont limitées aux wagons courants du trafic commercial.

Vous précisez que le projet en question ne prévoit d'ailleurs l'exécution des travaux de révision complète des wagons allemands en France que dans les seuls ateliers de Longueau, Ter-gnier et Mohon, ressortissant à la H.V.D. Bruxelles, et que l'accord de la S.N.C.F. sur ce point ne pourra être donné que lorsque la D.R. aura accepté un certain nombre de conditions préalables.

Au contraire, en ce qui concerne la réparation des trains spéciaux garés, qui a fait l'objet de la lettre susvisée du 29 juillet, il s'agit d'une demande de caractère impératif de la H.V.D. tendant à faire exécuter prochainement à la S.N.C.F., dans des établissements de la zone sud, des travaux sur un matériel spécial que l'on peut considérer comme destiné, non à assurer un trafic courant, mais à répondre à certaines utilisations de guerre.

.....

Il vous semble que l'acceptation de cette opération par la Société Nationale dépasserait la limite des arrangements de toutes sortes qu'elle a consentis jusqu'ici à la D.R.

Dans ces conditions, vous me demandez si vous devez déférer à l'ordre qui vous est donné.

J'ai l'honneur de vous indiquer que je partage entièrement votre manière de voir au sujet de la réparation en zone sud de trains spéciaux allemands.

En conséquence, j'estime qu'il n'y a pas lieu pour la S.N.C.F. de répondre favorablement à la demande de la H.V.D.

D'autre part, étant donné que la S.N.C.F. éprouve les plus grandes difficultés pour faire assurer l'entretien normal de son parc, tant en zone nord qu'en zone sud, il y aurait intérêt à ce que les ateliers de Longueau, Tergnier et Mohon soient également dispensés d'effectuer les réparations demandées.

Pour le Secrétaire d'Etat
et par autorisation,
Le Directeur des Chemins de fer,

Signé : MORANE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 24 août 1943.

D 208/4

- C O P I E -

Monsieur le Ministre,

Par lettre D.208/4 du 29 juillet 1943, nous avons eu l'honneur de vous faire savoir que la H.V.D. Paris nous avait demandé d'exécuter des travaux de révision complète d'un certain nombre de ses "trains spéciaux" dans des ateliers de la S.N.C.F. ou de l'industrie privée en zone sud.

Nous ~~av~~ vous demandions de nous faire savoir quelle suite il convenait de donner à cette affaire.

Il nous a été répondu, par lettre "Direction des Chemins de fer-M.R. 15/19" du 9 août dernier, que cette affaire était à traiter dans le cadre des négociations en cours entre notre Société et la H.V.D. Paris à la suite du projet établi par l'Office Central du Matériel de la Reichsbahn pour l'utilisation en banalité des parcs de wagons de la S.N.C.F. et de la D.R.

Permettez-moi d'appeler votre attention sur le fait que les négociations instituées dans le cadre du projet ci-dessus rappelé sont limitées aux wagons courants du trafic commercial. Le projet ne prévoit d'ailleurs l'exécution des travaux de révision complète des wagons allemands en France que dans les seuls ateliers de Longueau, Tergnier et Mohon ressortissant à la H.V.D. Bruxelles.

Enfin, au cours des négociations, nous avons dû poser un certain nombre de conditions préalables à l'acceptation du projet. La D.R. n'a jusqu'ici pas accepté ces conditions, et nous ne pouvons pas actuellement prévoir à quel moment le projet établi par l'Office Central du Matériel de Berlin pourra être appliqué, ni même s'il le sera un jour.

Au contraire, en ce qui concerne la réparation des trains spéciaux garés, qui a fait l'objet de la lettre du 29 juillet, il s'agit d'une demande de caractère impératif de la H.V.D. tendant à nous faire exécuter prochainement, dans des

.....

Monsieur le Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle
et aux Communications.-

établissements de la zone sud, des travaux sur un matériel spécial que l'on peut considérer comme destiné, non à assurer un trafic courant, mais à répondre à certaines utilisations de guerre.

Il s'agit donc là d'une opération qui ne rentre pas dans le cadre de la négociation ci-dessus rappelée.

De plus, l'acceptation de cette opération dépasserait la limite des arrangements de toutes sortes que nous avons consentis jusqu'ici à la D.R. et constituerait un précédent nouveau.

C'est pourquoi nous sommes amenés à vous demander si nous devons déférer à l'ordre qui nous est donné.

Dans l'hypothèse où votre décision serait négative, pourrions-nous, par contre, faire savoir à la H.V.D. que nous accepterions de faire exécuter les réparations demandées dans l'un des trois ateliers de Longueau, Tergnier ou Mohon ?

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Traduction

H.V.D. PARIS

E 61 W5 Fuwg

Paris , le 5 juin 1943

A la Direction Générale de la S.N.C.F.
PARISObjet : Ateliers.

Entretien des wagons français en Allemagne et des wagons allemands en France et en Belgique

Conjointement avec le projet d'une Instruction sur le règlement de l'échange de wagons avec la France, l'Office central de la DR à Berlin a établi les directives ci-jointes concernant la réparation des wagons français en Allemagne, et parallèlement, des wagons allemands en France et en Belgique. Nous vous prions de nous faire connaître votre avis détaillé à ce sujet, et le cas échéant, de nous faire d'autres propositions pour le 15-6-1943.

A - Wagons français en Allemagne.-

Les nouvelles directives relatives à la réparation des wagons français en Allemagne diffèrent sensiblement de celles actuellement en vigueur, car ces dernières, avaient pour but d'englober dans le programme d'entretien allemand le nombre alors encore restreint de wagons utilisés par la DR.

Maintenant que les wagons français sont utilisés librement, c'est-à-dire qu'ils peuvent à tout moment rentrer en France, il ne peut plus en être ainsi, car nos ateliers de réparation devraient alors effectuer des travaux d'entretien étendus selon le plan d'entretien allemand sur tous les wagons français qui, avec le temps, pénétreront en Allemagne et, par conséquent, sur presque tout le parc français de matériel alors que le réseau d'origine effectuerait sensiblement moins de travaux. Lors de l'élaboration des directives on s'est donc préoccupé essentiellement de trouver une solution d'après laquelle le volume des travaux et la périodicité des réparations de wagons français opérées par les RAW coïncident, autant que possible, avec les révisions effectuées par les ateliers français. Les wagons français ne subissent donc leur révision périodique que tous les trois ans.

En ce qui concerne les différents paragraphes du projet, nous observons ce qui suit :

- ad 1) Il faut de toute façon admettre comme révision périodique, dans le sens du trafic faisant l'objet du RIV, celle qui résulte des inscriptions françaises relatives aux révisions, car autrement la libre circulation des wagons ne peut avoir lieu que sous les plus grandes difficultés.
- ad 2) Pour abréger les parcours à vide et décharger nos RAW, il faut diriger sur leur réseau d'origine les wagons se trouvant dans les régions frontalières de l'Ouest lorsque la date de leur révision vient à échéance.
- ad 3) La révision intermédiaire du frein étant supprimée, aucune prolongation du délai de révision n'est admissible.

- ad 4) En raison des travaux importants qu'elle comporte, la révision 4, ayant lieu tous les 12 ans et correspondant à peu près au groupe d'avaries 5 des wagons allemands, doit être exécutée par les Ateliers du réseau d'origine.
- ad 5) La révision intermédiaire des freins est supprimée en ce qui concerne les wagons français, le réseau d'origine, à son tour, ne la considérant pas comme nécessaire.
- ad 6) Par suite de la suppression de la révision intermédiaire des freins l'intervalle entre 2 révisions est fixé à 3 ans. Pour éviter les chauffages et ruptures d'essieux, il faut, vers l'expiration de la moitié de cet intervalle, procéder à une visite des boîtes d'essieux en effectuant en même temps une révision des freins d'après Brevé III § 9.
- ad 7) Il faut éviter que les wagons dont il s'agit n'effectuent de longs parcours, soit vides, soit même chargés sur des wagons en bon état; on peut, par ailleurs, par la réforme de wagons gravement avariés, récupérer des pièces de rechange pour l'entretien.
- ad 8) Par cette mesure, on vise à décharger le personnel de visite et, en même temps, à une économie de papier par la suppression des relevés de wagons français expédiés qu'il faut établir actuellement.

B - Wagons de la DR et wagons particuliers allemands circulant en France et en Belgique

Les wagons allemands étant utilisés librement en France et pouvant, de ce fait, y séjourner pendant de longues périodes, il faut compter sur la présence en assez grand nombre de wagons dont les dates de révision viennent à échéance. L'envoi de tous ces wagons en Allemagne entraînerait de très nombreuses marches à vide. On a ainsi été amenés à établir, pour ces wagons également, des prescriptions d'entretien spéciales. Nous avons renoncé à autoriser d'une façon générale les ateliers français à effectuer des réparations de wagons allemands comme il est probable que les prescriptions allemandes ne sont pas suffisamment connues et parce que, enfin, on ne possède pas de garantie que les travaux seront effectués avec les soins désirables. Nous n'avons donc prévu pour les révisions de wagons DR que les ateliers français placés sous Direction allemande. Ce sont les ateliers dépendant de la H.V.D. Bruxelles. Un examen spécial est nécessaire pour décider si différents ateliers situés dans le reste de la France doivent être également autorisés à procéder à la révision de wagons allemands. Au cas où cette autorisation n'est pas accordée, on aura, il est vrai, d'assez longs parcours à l'intérieur de la France, mais on obtient que les wagons soient, après une certaine période, dirigés de nouveau vers une région où l'influence allemande se fait plus fortement sentir et où il faut, autant que possible, les charger d'envois à destination de l'Allemagne. On réagit ainsi contre une dispersion trop poussée sur toute la France des véhicules de la Reichsbahn. Dans l'intérêt aussi de l'approvisionnement simplifié des pièces de rechange et dans l'intérêt d'une meilleure surveillance des travaux nous jugeons opportun de concentrer les travaux d'entretien de wagons allemands sur un nombre aussi restreint que possible d'ateliers français.

En ce qui concerne les différents paragraphes, nous observons ce qui suit :

ad 1 et 3) Le Service français du Matériel n'étant pas organisé pour effectuer des révisions intermédiaires des freins, ces révisions ne seront pas effectuées non plus sur les wagons DR et les wagons particuliers allemands. On ne pourra donc prolonger les délais de révision que lorsqu'il s'agit de wagons ayant subi une révision intermédiaire des freins.

ad 2, 4 et 6) Aucun commentaire n'est nécessaire.

ad 5) Eu égard aux prescriptions d'entretien spéciales concernant les wagons spéciaux et au nombre restreint de ces wagons, nous avons renoncé à leur réparation dans les ateliers français et belges. Cette mesure était d'ailleurs également motivée par la question de l'approvisionnement de pièces de rechange pour ces wagons.

signé : WILFERT.

Annexé à la lettre G.N.-2837 Fwgf- du 17-5-1943
du RZA (Office Central de la Reichsbahn) à Berlin

Directives

concernant la réparation en Allemagne de wagons français
et de wagons allemands en France et en Belgique

A - Wagons français en Allemagne.

1) De même qu'en trafic faisant l'objet du RIV, on considère comme dernière révision périodique celle qui ressort des inscriptions figurant sur les wagons français.

2) Trois ans après la date de révision inscrite sur les wagons, ceux-ci doivent être dirigés, pour nouvelle révision périodique soit sur un RAW, soit sur un atelier du réseau d'origine, en ce sens que les wagons devant subir la révision et qui se présentent dans les régions frontalières de l'Ouest (RBD Köln, Essen, Wuppertal, Mainz, Saarbrücken et Stuttgart) doivent être renvoyés vides à leur réseau d'origine alors que les wagons qui se présentent dans le reste de l'Allemagne doivent être réparés dans le RAW le plus proche disposant soit d'un atelier de robinetterie pour triples valves Westinghouse, soit d'un stock suffisant de pièces de rechange pour l'entretien de ces wagons.

3) Aucune prolongation du délai de révision ne doit avoir lieu.

4) Les wagons devant subir la "Rév. 4" doivent en règle générale être renvoyés à leur réseau d'origine, si possible chargés (La révision 4 a lieu tous les 12 ans, elle vient à échéance 3 ans après la date de révision inscrite sous la désignation "Rév." et correspond à peu près au groupe d'avarie

5 des wagons DR).

5) La révision intermédiaire du frein qu'on effectuait jusqu'ici sur les wagons français, est supprimée.

6) 15 à 18 mois après la date de révision inscrite, tous les wagons français doivent être dirigés sur le dépôt ou l'entretien le plus proche pour visite des boîtes d'essieux. Les inscriptions relatives à cette visite des boîtes d'essieux seront portées sur les longerons comme cela se fait pour les wagons DR. En même temps qu'à la visite des boîtes d'essieux on procédera à une visite des freins conformément à "Brevo III, § 9".

7) Les wagons présentant des avaries, reprises aux groupes 1 et 3 (DV 426. § 8), ainsi que les wagons gravement avariés au sens du RIV doivent être réparés par les RAW.

8) Les wagons à réviser ou avariés qui, selon les §§ 2 et 4, doivent être renvoyés à leur réseau d'origine ne seront plus, comme par le passé, réunis en groupes, mais peuvent être remis aux gares frontières tels qu'ils se présentent.

D'après ce qui précède, tous les wagons français révisés en Allemagne, à l'exception de ceux visés au § 4, subiront donc une révision périodique dont l'importance des travaux doit correspondre au groupe allemand d'avaries n° 4. Comme en France, ces révisions seront désignées par "Révision" (Rév.) et par un chiffre, savoir par Rev 1 à 4 dans leur ordre chronologique (Rev 1 après 3 ans, Rev 2 après 6 ans, Rev 3 après 9 ans, Rev 4 après 12 ans).

Les inscriptions relatives à ces révisions seront, selon l'usage français, portées à l'extrémité droite du longeron, dans les cases prévues à cet endroit, p.e. (Rev./T/1.4.40) 1. La première case contient la désignation de la révision effectuée, la 2° case le symbole des ateliers ayant effectué la révision et la 3° case la date de la révision, alors que le chiffre figurant à la suite de la 3° case désigne la révision effectuée en dernier lieu.

Lorsqu'un wagon français a subi une révision dans un RAW, on procède de la façon suivante :

On couvrira d'une couche de peinture le symbole correspondant aux ateliers français (ou au RAW) ayant effectué la dernière révision. Pour bien marquer que le wagon a été révisé par un RAW, on portera dans la case un "D" et le symbole du RAW intéressé. Dans la 3° case, on portera la date de la révision qui vient d'avoir lieu alors qu'au chiffre figurant à droite de la dernière case, il faut substituer le nouveau chiffre qui convient (2 à 1, 3 à 2, 1 à 4, cf ci-dessous).

Exemple : avant la révision (Rev/T/ 1.3.40) 1
après la révision (Rev/ D / 1.3.43) 2
GD

Pour les wagons français dont la date de révision vient à échéance alors qu'ils séjournent dans le ressort de la GVD Osten, il faut, en l'absence de symboles pour les RAW, porter le nom des ateliers en question à proximité immédiate de l'inscription relative à la révision et

l'on opérera ainsi qu'il suit :

Exemple : avant la révision (Rev/ T/ 1.3.40) 1
après la révision (Rev/ +/ 1.3.43) 2
+ EAW Minsk

B - Wagons DR et wagons particuliers allemands en France et en Belgique.

1) Les wagons DR dont la date de révision périodique vient à échéance alors qu'ils se trouvent en France ou en Belgique, doivent être dirigés, pour révision ou prolongation de délai, sur l'un des ateliers énumérés au § 2. Le délai de révision ne peut être prolongé que pour les seuls wagons ayant subi une révision intermédiaire des freins (cf. § 3).

2) Pour le moment, seuls entrent en ligne de compte pour exécuter la révision périodique de wagons DR les ateliers qui sont situés dans le ressort de la HVD Bruxelles et sont dès maintenant chargés d'exécuter la révision de wagons DR ou de wagons utilisés par la Reichsbahn.

Ce sont les ateliers suivants :

Ateliers de Gand Ge (B)	Ateliers de Charleville Cha (F)
Ateliers de Mons Mo (B)	Ateliers de Tergnier Te (F)
	Ateliers de Longueau Lo (F)

3) Les ateliers français et belges ne doivent pas procéder à la révision intermédiaire des freins des wagons DR et wagons particuliers allemands. Cette révision sera faite ultérieurement, après retour à la Reichsbahn des wagons en question.

4) Les wagons recevront les inscriptions de révision allemands et, entre parenthèses, le symbole des ateliers en question tel qu'il est indiqué au § 2, avec la marque supplémentaire de "-(F)-" pour les ateliers situés en France, et de "-(B)-" pour ceux situés en Belgique.

5) On dirigera sur les RAW en Allemagne, désignés à cet effet, les wagons spéciaux, (wagons frigorifiques, wagons à plate-forme surbaissée) pour y être révisés.

6) Les réparations correspondant aux groupes d'avaries 1 et 3 et intéressant des wagons DR et wagons particuliers allemands doivent être exécutés par les ateliers, dépôts ou entretiens les plus proches, français ou belges. Les wagons gravement avariés qui doivent être réparés à fond seront dirigés sur les ateliers énumérés au § 2.