

SOSLMh8/7

2612

(1940-1944)

Transport par voie ferrée des combustibles destinés à la S.N.C.F.

Note Générale (M. 18 - A 14
(M.T. 1 - A 1 3.12.40
(A.C.M. 15 - A 15

Instruction Générale le (M. 46
(M.T. 1 24. 4.41
(A.C.M. 2

Rectificatif n°1 à l'Instruction Générale 1. 6.41
Circulaire n° 1 à l'I.G. M. 46 M.T. 1 16. 6.41
Rectificatif n° 1 à la Circulaire n°1 18. 8.41
Rectificatif n° 4 à l'I.G. du 24.4.41 1. 4.42
I.G. M 46 M.T. I ACM 2 7. 7.42
Rectificatif n° 1 à l'I.G. du 7.7.42 1. 9.42
Rectificatif n° 2 à l'I.G. du 7.7.42 24.II.42
Rectificatif n° 3 à l'I.G. du 7.7.42 1.12.42
" 4 à l'I.G. M 46 M T 1
A C.M. 2 1. 5.43
" 5 à l'I.G. M 46 M T 1
A C.M. 2 28. 6.43
" 6 " " 1.11.43
" 7 à l'I.G. M 46 MT1 1. 3.44

Transport par voie ferrée des combustibles destinés à la S.N.C.F.

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

A

RECTIFICATIF N° 7
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
M. - Transports N° 46
M. T. 259 c N° 1

du 7 juillet 1942

« Transport des combustibles destinés à la S.N.C.F. »

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur la page 1 de l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} mars 1944.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : *« Modifiée par le Rectificatif N° 7 du 1^{er} mars 1944 »*.

Paris, le 1^{er} mars 1944.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

GARE d'éclatement	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1	OBSERVATIONS	GARE d'éclatement	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1	OBSERVATIONS
(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
	ANNEXE I (page 1) (suite)			ANNEXE I (page 1) (suite)	
Châlons-sur- Marne	Cnâlons-sur-Marne	rayé : Br et Gr		rayé : Mohon	rayé : HS
	rayé : Boulogne			» Amagne	» HS
Dunkerque ..	ajouter : St-Omer		Hirson	» Audun-le-Roman ..	» HS
	rayé : St-Omer			» Conflans	» HS
Béthune	rayé : Hazebrouck			» Pagny-sur-Moselle	» HS
	ajouter : Boulogne			rayé : Châlons-sur-Marne	rayé : HS
Béthune	ajouter : Hazebrouck		Laon	» Verdun	» HS
La Délivrance	ajouter : Hazebrouck			ajouter : Soissons	
Somain	rayé : Busigny		Le Bourget ..	rayé : Soissons	
	rayé : Givét	rayé : HS			
	» Lumes	HS		ANNEXE I (page 2)	
	» Longuyon	HS		ajouter : Rouen-Orléans.	
Aulnoye	» Longwy	HS	Sotheville		
	» Baroncourt	HS			
	ajouter : Busigny				

Ces modifications prendront effet à partir du 1^{er} novembre 1943. Les agents devront inscrire, en marge de l'Instruction Générale, la mention : « modifiée par le rectificatif n° 6 du 1^{er} novembre 1943 ».

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

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

Tt

RECTIFICATIF N° 6
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M.—Transports N° 46.
SÉRIE M. T.—Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Paris, le 1^{er} novembre 1943.

Les modifications suivantes devront être faites à la plume :

GARE d'éclatement (1)	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1 (2)	OBSERVATIONS (3)	GARE d'éclatement (1)	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1 (2)	OBSERVATIONS (3)
	ANNEXE I (page 1)			ANNEXE I (page 1) (suite)	
	Lumes	rayé : Br et Cr		Longuyon	rayé : Br et Cr
	Mohon	— d° —		Longwy	— d° —
	Amagne	— d° —		Audun-le-Roman	— d° —
Lumes ...	Givet	— d° —	Lumes	Verdun	— d° —
	Conflans	— d° —		Pagny-sur-Moselle	— d° —
	Baroncourt	— d° —			

GARE d'éclatement	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1	OBSERVATIONS	GARE d'éclatement	DEPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1	OBSERVATIONS
(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
	ANNEXE I (page 1) (suite)			ANNEXE I (page 1) (suite)	
Châlons-sur- Marne	Châlons-sur-Marne	rayé : Br et Gr		rayé : Mohon	rayé : HS
	rayé : Boulogne		Hirson	» Amagne	» HS
Dunkerque ..	ajouter : St-Omer			» Audun-le-Roman ..	» HS
	rayé : St-Omer			» Conflans	» HS
Béthune	rayé : Hazebrouck			» Pagny-sur-Moselle	» HS
	ajouter : Boulogne			rayé : Châlons-sur-Marne	rayé : HS
La Délivrance	ajouter : Hazebrouck		Laon	» Verdun	» HS
Somain	rayé : Busigny		Le Bourget ..	ajouter : Soissons	
	rayé : Givet	rayé : HS		rayé : Soissons	
	» Lumes	HS			
	» Longuyon	HS		ANNEXE I (page 2)	
Aulnoye	» Longwy	HS	Sotteville	ajouter : Rouen-Orléans.	
	» Baroncourt	HS			
	ajouter : Busigny				

Ces modifications prendront effet à partir du 1^{er} novembre 1943. Les agents devront inscrire, en marge de l'Instruction Générale, la mention : *« modifiée par le rectificatif n° 6 du 1^{er} novembre 1943 »*.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

2612

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

Tt

RECTIFICATIF N° 5
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M.—Transports N° 46
SÉRIE M. T.—Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Paris, le 28 juin 1943.

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur la page 2 de l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} juillet 1943.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : *« Modifiée par le Rectificatif N° 5 du 28 juin 1943 »*.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE I (page 2)

Liste des gares d'éclatement et dépôts correspondants desservis par trains d'éclatement

GARES D'ÉCLATEMENT (1)	DÉPÔTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1 (2)	OBSERVATIONS (3)
Trappes	rayé : Cholet	
Le Mans	rayé : Sablé	
Niort	rayé : La Roche-sur-Yon	
Nantes-Blottereau	ajouter : Cholet La Roche-sur-Yon	

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

Tt

RECTIFICATIF N° 4
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M.¹—Transports N° 46
SÉRIE M.T.—Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Paris, le 1^{er} mai 1943.

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur la page 2 de l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} mai 1943.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : *« Modifiée par le Rectificatif N° 4 du 1^{er} mai 1943 »*.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE I (page 2)

Liste des gares d'éclatement et dépôts correspondants desservis par trains d'éclatement

GARES D'ÉCLATEMENT (1)	DÉPÔTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1 (2)	OBSERVATIONS (3)
Rennes. Le Mans.	Rayer St.Nazaire. Rayer Nantes-Ste-Anne. — Nantes-Mauve.	
au-dessous du Groupe Niort Ajouter Nantes-Blottereau.	Ajouter Nantes-Blottereau. — Nantes-Ste-Anne. — Savenay.	

2612

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

Tt

RECTIFICATIF N° 3
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 46
SÉRIE M.T. — Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Paris, le 1^{er} décembre 1942.

Col.

Nm.
26

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} décembre 1942.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : *« Modifiée par le Rectificatif N° 3 du 1^{er} décembre 1942 »*.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE I

Liste des gares d'éclatement et dépôts correspondants desservis par trains d'éclatement

GARES D'ÉCLATEMENT (1)	DÉPOTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne I (2)	OBSERVATIONS (3)
Laon	Rayer Crépy, Soissons.	
Le Bourget	Ajouter Crépy, Soissons.	

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

RECTIFICATIF N° 2
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 46
SÉRIE M. T. — Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Tt

Col.

Nm
26

Paris, le 24 novembre 1942.

Les modifications suivantes sont à faire à la plume :

Page 3 — article 6 — 1^{re} et dernière lignes :

Il y a : « 26 wagons ».

Il faut : « 26 ou 24 wagons ».

Page 4 — article 11 — 5^e ligne :

Rayer : « de 26 wagons ».

D'autre part, le béquet ci-joint devra être collé sur le texte de l'article 6 et le renvoi (1) figurant à la page 2 de l'Instruction Générale précitée.

En outre, les agents inscriront, en marge de ce document, la mention : « Modifiée par le Rectificatif n° 2 du 24 novembre 1942 ».

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

80 W. 44.440. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg (1899) — Marché 201

Rectificatif n° 2 à l'Instruction Générale M. Trans-
ports n° 46, M.T. — Eau, Combustible, Energie n° 1,
A.C.M. n° 2 (Béquet à coller au bas de la page 2 sur
l'article 6 et le renvoi (1)).**1° — Parcours à charge.**

Les trains formés en matériel spécialisé MT utilisés sur des relations déterminées, doivent obligatoirement être composés au départ des mines de wagons de 40 ou 45 tonnes (26 en été, 24 en hiver). Les wagons ne doivent recevoir **aucune surcharge** et les wagons de 45 tonnes qui peuvent se trouver dans ces rames ne doivent être chargés qu'à 40 tonnes. La charge totale utile de 1.040 tonnes en été ou de 960 tonnes en hiver au départ des mines qui correspond à ces conditions de chargement ne doit, en aucun cas, être dépassée.

Toute rupture de charge susceptible d'être opérée sur un train composé de wagons spécialisés M.T. en un point quelconque de son parcours, doit obligatoirement donner lieu au fractionnement de ce train en 2 parties égales comprenant chacune 13 wagons 520 tonnes utiles en été ou 12 wagons 480 tonnes utiles en hiver; chacune de ces parties est acheminée ensuite comme train complet de combustibles S.N.C.F. après avoir été complétée, le cas échéant, par des wagons du commerce sur les parcours où les possibilités de traction le permettent. **En aucun cas, le groupe de 13 ou 12 wagons M.T. constituant la rame traction ne doit être fractionné.**

2° — Parcours à vide.

Après déchargement des trains complets, les dépôts ou établissements destinataires doivent restituer les wagons spécialisés M.T. par rames complètes de 26 wagons en été ou 24 wagons en hiver, moins, le cas échéant, les wagons avariés, après avoir procédé à la soudure des fractions qui, éventuellement, leur sont parvenues isolément.

(1) Les rames S.G.W. à destination du dépôt du Bourget, Région du Nord, peuvent comprendre des wagons-trémies à déchargement automatique.

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

Tt

RECTIFICATIF N° 1
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 46
SÉRIE M.T. — Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 7 juillet 1942
« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

Col.

Paris, le 1^{er} septembre 1942.Nm.
26

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} septembre 1942.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : « Modifiée par le Rectificatif N° 1 du 1^{er} septembre 1942 ».

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE I

Liste des gares d'éclatement et dépôts correspondants desservis par trains d'éclatement

GARES D'ÉCLATEMENT (1)	DÉPÔTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la colonne 1 (2)	OBSERVATIONS (3)
Nevers.	Ajouter Paray-le-Monial.	
Dijon-Perrigny.	Rayer Paray-le-Monial.	

Paris, le 7 juillet 1942.

Col.

Nm.
26

Annule et remplace le tirage du 24 avril 1941

de l'Instruction Générale { Série M — Transports n° 46,
Série MT — Eau, Combustible, Energie n° 1,
Série Approvisionnements, Commandes et Marchés n° 2,
ainsi que sa Circulaire d'application n° 1 du 16 juin 1941

TRANSPORT DES COMBUSTIBLES DESTINÉS A LA S. N. C. F.

La présente instruction a pour but de préciser les conditions dans lesquelles doivent être exécutés les transports de combustibles destinés à la S.N.C.F.

A. — TRANSPORTS AU DÉPART DES MINES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS.

Article 1^{er}. — Dispositions Générales.

Les transports de combustibles doivent s'effectuer par trains complets à destination :

- soit d'un même dépôt utilisateur ou centre de stockage,
- soit d'une gare d'éclatement à partir de laquelle les wagons sont dirigés sur un certain nombre de dépôts destinataires dont la liste figure à l'Annexe I, en regard de chaque gare d'éclatement correspondante.

Toutefois, les wagons de houille destinés à l'alimentation des dépôts de la Région du Nord (en principe, tous les dépôts de cette Région, sauf le Bourget et les dépôts qu'il dessert) peuvent être acheminés par trains commerciaux.

L'utilisation des trains commerciaux pour l'acheminement des combustibles destinés aux autres Régions doit faire l'objet d'un accord préalable entre les Services Centraux M, T et A.

Article 2. — Etiquetage des wagons au départ des mines.

L'étiquetage des wagons est fait par les soins de la Division des Combustibles au départ de chaque concession houillère.

Pour permettre l'identification rapide des wagons chargés de combustibles destinés à la S.N.C.F., les Services expéditeurs utilisent des étiquettes dont les modèles sont donnés à l'Annexe II et comportant un « T » en noir sur fond blanc dans le cadre réservé à l'étiquetage accessoire. Ces étiquettes comportent en outre une rubrique « Numéro d'identification du programme » complétée au départ de la mine par l'inscription du numéro qui figure sur le programme d'expéditions du Service des Combustibles suivie du nom de la gare terminus du train (train complet ou train d'éclatement).

Les étiquettes mod. 12.630 M comportant l'inscription « TRAIN COMPLET » dans le cadre « LOTISSEMENT » ne sont à utiliser que si tous les wagons composant un train complet sont pour le même Etablissement destinataire. Dans le cas contraire et notamment pour les trains d'éclatement, le cadre « LOTISSEMENT » doit toujours recevoir l'indice de lotissement correspondant à la gare destinataire de chaque wagon.

Tous les wagons de combustibles destinés aux Services de la S.N.C.F. doivent être étiquetés pour leur destination définitive.

Article 3. — Organisation du transport par trains complets.

En raison des difficultés actuelles, il ne peut être établi de graphique rigide de circulation à l'aller et au retour entre les mines et les dépôts ou gares d'éclatement.

Le programme de transport est établi d'après les données suivantes :

- livraisons globales par bassin, classées par catégories de combustible;
- répartition des besoins sur le territoire.

A l'aide de ces données, le Service Central du Matériel détermine, pour le mois considéré, le nombre de trains complets qui doivent être acheminés à partir de chaque bassin jusqu'aux centres utilisateurs ou gares d'éclatement.

Le Service Central du Mouvement en déduit le nombre de marches régulières ou facultatives à prévoir sur chacun des tronçons de ligne compris entre les gares de départ et d'arrivée. Dès que les livraisons par mine et par catégorie sont connues, le Service des Approvisionnements désigne la mine qui doit former chacun des trains prévus.

Les trains complets sont acheminés depuis les mines jusqu'aux centres de stockage, dépôts utilisateurs ou gares d'éclatement, suivant des marches régulières ou facultatives insérées au Livret LTC.

Article 4. — Matériel utilisé.

Les trains complets sont composés, soit en rames pures de matériel spécialisé MT, soit en rames pures de matériel spécialisé S.G.W., soit en matériel ordinaire. Ces différents matériels ne doivent pas être mélangés au départ des mines :

a) *le matériel spécialisé* au transport de la houille traction comprend des wagons de grande capacité (40 ou 45 T) dont les uns font partie du parc S.N.C.F. (MT) et les autres sont gérés par la S.G.W. (Société de Gérance des Wagons de grande capacité (1)).

Ce matériel spécialisé doit être réservé exclusivement aux trains complets destinés aux dépôts ou parcs de stockage possédant les moyens de manutention mécanique nécessaires à un déchargement rapide ; ces dépôts ou parcs sont inscrits en caractères gras sur l'Annexe I.

D'une façon générale, une rame composée en matériel spécialisé S.G.W. ou M.T. destinée à un dépôt inscrit en caractères gras à l'Annexe I ne doit être fractionnée, en cours de route, pour secours d'urgence à apporter à d'autres dépôts qu'à titre *tout à fait exceptionnel* et après autorisation du Service Central du Matériel.

b) *le matériel ordinaire* (tombereaux de 15, 20 ou 30 tonnes) peut être utilisé pour l'acheminement de tous les transports de combustibles Traction. En particulier, les trains d'éclatement ne doivent comprendre que du matériel ordinaire.

Les wagons de l'espèce doivent, dès leur déchargement être remis sans délai à la gare desservant le dépôt pour être versés dans la répartition générale.

Article 5. — Annonce des trains de combustibles Traction.

Tous les trains de combustibles traction doivent être annoncés de P.C. en P.C. depuis leur départ des mines. La dépêche d'annonce donne les précisions suivantes :

- numéro du train,
- nombre de wagons entrant dans la composition du train, par catégorie de matériel (tombereaux ordinaires, matériel S.G.W., matériel MT),
- gare terminus du train,
- numéro d'identification de la rame de combustible, correspondant au numéro indiqué sur le programme d'expéditions du Service des Combustibles et reproduit sur les étiquettes des wagons du train.

Exemple : train ZR-2330 conduit 26 wagons MT houille traction-305-Rennes.

Les Organismes Exploitation et Traction du P.C. dont dépend la gare destinataire du train répercutent les annonces reçues aux Services intéressés de l'Exploitation et de la Traction, chacun pour ce qui le concerne.

Article 6. — Composition et conditions d'acheminement des trains formés en matériel spécialisé MT.

1° — Parcours à charge.

Les trains formés en matériel spécialisé MT utilisés sur des relations déterminées, doivent obligatoirement être composés au départ des mines de 26 wagons de 40 ou 45 tonnes. Les wagons ne doivent recevoir aucune surcharge et les wagons de 45 tonnes qui peuvent se trouver dans ces rames ne doivent être chargés qu'à 40 tonnes. La charge totale utile de 1.040 tonnes au départ des mines qui correspond à ces conditions de chargement ne doit, en aucun cas, être dépassée.

Toute rupture de charge susceptible d'être opérée sur un train composé de wagons spécialisés M.T. en un point quelconque de son parcours, doit obligatoirement donner lieu au fractionnement de ce train en 2 parties égales de 13 wagons (520 tonnes utiles) ; chacune de ces parties est acheminée ensuite comme train complet de combustibles S.N.C.F. après avoir été complétée, le cas échéant par des wagons du commerce sur les parcours où les possibilités de traction le permettent. **En aucun cas, le groupe de 13 wagons M.T. constituant la rame traction ne doit être fractionné.**

2° — Parcours à vide.

Après déchargement des trains complets, les dépôts ou établissements destinataires doivent restituer les wagons spécialisés M.T. par rames complètes de 26 wagons, moins, le cas échéant, les wagons avariés, après avoir procédé à la soudure des fractions qui, éventuellement, leur sont parvenues isolément.

(1) Les rames S.G.W. à destination du dépôt du Bourget, Région du Nord, peuvent comprendre des wagons-trémies à déchargement automatique.

Au cas où les installations du dépôt ne permettent pas de restituer, en une seule fois, une rame de 26 wagons M.T., les Arrondissements de l'Exploitation et de la Traction déterminent d'un commun accord les conditions de remise des tronçons par le dépôt et de reconstitution de la rame par la gare ou par une gare voisine avant départ ; une consigne mixte Exploitation-Traction précise ces conditions.

En aucun cas, le groupe de wagons constituant la rame vide M.T. ne doit être fractionné.

Tous les wagons vides des rames MT reçoivent, par les soins des dépôts expéditeurs, des étiquettes mod. 12.634 M (voir Annexe II) portant la mention « VIDE » et indiquant que chaque wagon fait partie d'une rame de « N » wagons à ne pas fractionner. Aucun nom de gare destinataire n'est inscrit sur ces étiquettes et l'indice de lotissement ne comporte que le chiffre « 2 » caractéristique de la Région du Nord.

Les gares expéditrices complètent avec des tombereaux vides ordinaires les rames composées de wagons MT en retour sur les houillères, à l'exclusion de wagons chargés.

Les dépôts doivent adresser aux gares qui les desservent le plus longtemps possible à l'avance, un avis indiquant le nombre des wagons MT, vides à restituer.

Le dépôt destinataire d'une rame MT renseigne son Service Régional sur les conditions de réception et de réexpédition de cette rame, en utilisant un imprimé prévu à cet effet.

Les wagons remis exceptionnellement isolément par suite d'incidents sont renvoyés vides à Billy-Montigny dans les trains de marchandises ordinaires. Ces wagons doivent être expédiés en service par les soins de l'établissement expéditeur (1) sur la gare de Billy-Montigny et étiquetés en conséquence (Indice de lotissement 262 C.).

3° — Annonce des trains de matériel vide comportant une rame MT.

Tout train de matériel vide comportant une rame MT doit être annoncé de P.C. en P.C. en précisant le nombre de wagons MT et le nombre de tombereaux ordinaires que ce train comporte :

Exemple : « Train n° 6506 matériel vide conduit 26 wagons MT et 10 tombereaux ordinaires ».

Quand il reçoit cette annonce, le P.C. de Douai fait diriger le train sur telle concession houillère désignée, ou sur tel garage désigné, après entente avec l'Inspection des Combustibles de Douai.

4° — Vérification de la constitution des rames M.T. et remplacement des wagons avariés, dans ces rames.

L'Inspection des Combustibles et l'Arrondissement de l'Exploitation de Douai s'entendent pour procéder à la reconstitution des rames M.T. et à leur répartition dans les mines.

Une réserve suffisante de wagons M.T. est constituée dans certaines gares pour permettre le remplacement des wagons M.T. réformés ou avariés et de compléter les rames à 26 wagons M.T.

Article 7. — Composition et conditions d'acheminement des trains formés en matériel S.G.W.

1° — Parcours à charge.

Les trains de houille traction formés en matériel S.G.W. sont traités dans les mêmes conditions que les trains formés en matériel MT.

2° — Parcours à vide.

Les rames de matériel vide gérées par la S.G.W. sont expédiées après déchargement sur la gare désignée par cette Société ou par son Représentant.

A défaut d'instruction, elles sont retournées vides d'office sur la Région du Nord dans les mêmes conditions que les rames vides MT.

Le remplacement des wagons éventuellement avariés est assuré par les Services de la S.G.W.

Article 8. — Composition et conditions d'acheminement des trains formés en matériel ordinaire.

L'importance des remises à effectuer par les mines, les soudures éventuelles des rames remises par des concessions différentes et les conditions de tonnage que doivent remplir les trains formés en matériel ordinaire au départ des bassins miniers sont déterminées d'entente entre les Services du Matériel, du Mouvement et des Approvisionnements.

Sauf en cas de rupture de charge, ou d'incidents, les trains de houille traction formés en matériel ordinaire doivent être acheminés en entier jusqu'à la gare d'éclatement ou jusqu'au dépôt destinataire.

En cas de rupture de charge, les deux tronçons du train doivent être acheminés sans être fractionnés depuis la gare de rupture de charge jusqu'à la gare d'éclatement ou le dépôt destinataire.

Article 9. — Mesures diverses concernant le matériel spécialisé S. N. C. F. (M. T.).

a) Le matériel spécialisé S.N.C.F. est considéré comme matériel spécialement affecté au Service M.T. ; par suite, il n'est pas passible de pénalités de stationnement (Instruction Générale Série M — Transports n° 34, Série M.T. — Utilisation et Circulation du Matériel n° 12, Série V.B. — Affaires Générales n° 2 du 15 octobre 1940).

Cependant, il importe que les délais de restitution soient respectés et, le cas échéant, leur dépassement signalé. En conséquence, tout dépassement des délais de déchargement doit être signalé par les gares sur les relevés d'immobilisation établis chaque jour. Lorsque le train aura été fractionné en deux parties à la suite d'une rupture de charge, le dépassement des délais ne devra être décompté qu'en prenant pour base la date d'arrivée de la 2° fraction du train.

b) Dans chaque Région, deux fonctionnaires nommément désignés des Services Mouvement et Traction forment un binôme pour veiller, en liaison avec la Commission M.T.A., à l'application des mesures qui précèdent. Ces fonctionnaires sont ceux qui ont normalement dans leurs attributions l'étude de l'acheminement des houilles Traction.

(1) Gare, dépôt, atelier qui expédie le wagon.

Article 10. — Etablissement du programme de trains complets.

Compte tenu :

- des livraisons globales par bassin et par catégories communiquées par la Division des Combustibles au Service Central du Matériel pour le 12 du mois (M-1);
 - des attributions faites à chaque Région pour chaque catégorie;
 - des besoins des dépôts ou établissements desservis par chacun des centres d'éclatement,
- la Division Centrale de la Traction établit un programme de trains au départ de chaque bassin avec leur point d'éclatement, leur charge utile et l'ordre de succession suivant lequel, dans la mesure du possible, ils devront avoir lieu.

Ce programme est adressé pour le 16 du mois (M-1) au Service Central du Mouvement, ainsi qu'aux Services Régionaux de la Traction et du Mouvement.

La Division Centrale de la Traction adresse ce même programme à la Division des Combustibles pour le 18 du mois (M-1), après l'avoir complété par l'indication du tonnage mensuel de chacune des catégories de combustible attribué par bassin à chaque zone desservie par les différents centres d'éclatement.

Compte tenu de ce programme et des renseignements qui lui ont été fournis par le Comptoir Minier sur la production journalière de chaque mine, la Division des Combustibles établit le programme des expéditions. Elle fournit, le 20, au Comptoir Minier, la désignation par dates des mines expéditrices avec l'indication des produits à livrer par catégories et le 22 au plus tard les destinations à donner chaque jour aux différents trains.

Pour le 23 du mois (M-1), la Division Centrale de la Traction adresse à la Division des Combustibles la liste des attributions mensuelles par catégories faites à chaque dépôt ou établissements dans le cadre des trains complets prévus.

A partir de ces renseignements, la Division des Combustibles établit les ordres d'étiquetage à donner aux postes de réception dans les mines.

Le programme définitif des expéditions de combustibles S.N.C.F. est intégré par le Comptoir Minier dans le programme général d'évacuation et remis pour le 25 au plus tard à l'Arrondissement d'Exploitation de Douai.

Article 11. — Utilisation du matériel spécialisé.

Les rames composées en matériels spécialisés à grande capacité sont réservées au transport des tout-venants et menus destinés aux établissements inscrits en caractères gras à l'Annexe I qui, seuls, possèdent des installations mécaniques pour la préparation des mélanges. Les briquettes et criblés peuvent exceptionnellement être chargés dans ces rames lorsque ces combustibles sont destinés à l'établissement lui-même et à la condition de ne pas dépasser 120 T par rame de 26 wagons pour les briquettes.

Article 12. — Modifications à apporter au programme en cours d'exécution.

Le programme initial des marches ne doit pas être modifié, même si des modifications d'attribution ou de répartition obligent à corriger le nombre de trains à acheminer sur certaines destinations.

Les modifications de destination de trains ou d'étiquetage de wagons qui seraient nécessaires en cours d'exécution du programme (par suite de modification des attributions des mines ou des besoins de la Traction) sont étudiées par le Service Central du Matériel et transmises en temps voulu à la Division des Combustibles pour que ces modifications puissent être exécutées aux mines avant le départ des trains.

Dans le cas tout à fait exceptionnel où certaines rectifications d'étiquetage n'auraient pu être faites avant le départ des mines, elles pourront l'être, soit à la gare de départ S.N.C.F. desservant la mine par les soins du Service des Combustibles qui en avise le P.C. de Douai au moins 4 heures à l'avance, soit aux points d'éclatement. Dans ce dernier cas, le chef de dépôt le plus proche de la gare d'éclatement désigne un agent qualifié qui fait la reconnaissance du train et procède aux modifications d'étiquetage nécessaires.

Une consigne locale établie par le chef de dépôt et le chef de gare intéressés règle, dans le détail, les conditions d'exécution de façon à réduire au strict minimum le stationnement de la rame.

B. — TRANSPORTS AU DÉPART DES AUTRES CENTRES MINIERS

D'une façon générale, ces transports sont effectués en wagons du parc commercial.

Chaque fois qu'il est possible, l'acheminement des combustibles S.N.C.F. a lieu par trains complets jusqu'aux gares d'éclatement désignées pour chaque centre minier et auxquelles sont rattachés un certain nombre de dépôts.

Dans ce cas, les directives des articles 3, 5, 8, 10 et 12 du § A sont applicables.

L'étiquetage des wagons est fait comme il est prévu à l'article 2 de la présente Instruction, c'est-à-dire au départ de la mine pour la destination définitive. Les wagons sont munis de l'étiquette modèle 12.632 M ou 12.633 M portant la lettre T en noir sur fond blanc. Il peut cependant avoir lieu exceptionnellement en un point de réception situé au voisinage soit des mines, soit du point d'entrée sur nos rails (combustibles importés).

Les mesures particulières prises dans chaque cas doivent faire l'objet d'un examen préalable par une Commission composée de fonctionnaires des 3 Services M, T et A.

Les wagons, aussitôt déchargés par les établissements destinataires doivent être restitués à la gare desservant le dépôt pour être remis dans la répartition générale.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

GARES D'ÉCLATEMENT ET DÉPÔTS CORRESPONDANTS DESSERVIS PAR TRAINS D'ÉCLATEMENT

Les dépôts mentionnés en caractères gras disposent d'installations de déchargement et de manutention suffisantes pour libérer rapidement un train complet.

GARES d'éclatement (1)	DÉPÔTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la col. 1 (2)	OBSERVATIONS (3)	GARES d'éclatement (1)	DÉPÔTS DESTINATAIRES correspondant aux gares d'éclatement inscrites dans la col. 1 (2)	OBSERVATIONS (3)
Lumes	Lumes Mohon Amagne Givet Conflans Baroncourt Longuyon Longwy Audun-le-Roman Verdun Pagny-sur-Moselle	Br et Cr — d° — — d° — — d° — — d° — — d° — — d° — — d° — — d° — — d° — — d° —	La Délivrance	La Délivrance Flives Tourcoing	
			Somain	Somain Valenciennes Busigny Cambrai	
			Aulnoye	Aulnoye (1) Givet Lumes Longuyon Longwy Baroncourt	HS HS HS HS HS
Blainville	Blainville Nancy St-Dié Epinal Neufchâteau Mirecourt		Tergnier	Tergnier Creil Compiègne Beaumont	
	Châlons-sur-Marne Troyes Vitry Reigny St-Dizier Lérouville Toul Bar-le-Duc Epernay Romilly	Br et Cr	Hirson	Hirson (1) Mohon Amagne Audun-le-Roman Conflans Pagny-sur-Moselle	HS HS HS HS HS
Langres	Langres Chalindrey Vesoul Aillevillers Belfort Chaumont		Lens	Lens Arras Douai	
	Vaires-stockage Vaires dépôt La Ferté-Milon La Villette Noisy-le-Sec Château-Thierry Nogent La Varenne Verneuil Longueville Gretz Sézanne Meaux		Laon	Laon Crépy Soissons Châlons-sur-Marne Reims Verdun	HS Br, Cr & HS HS
Vaires			Longueau	Longueau Amiens Le Tréport Abbeville Beauvais	
			Le Bourget	Le Bourget La Chapelle La Plaine Les Joncherolles Mitry Bobigny	
Dunkerque	Dunkerque Calais Boulogne		Achères	Achères Evreux Argenteuil Mantes-Gassicourt Batignolles Gisors	
Béthune	Béthune St-Omer Hazebrouck St-Pol				

(1) Ce dépôt ne doit pas recevoir de trains composés en matériel spécialisé MT ou S.G.W.

Les centres de Nevers et Vaires-stockage ne devront recevoir que 50 % de leurs attributions mensuelles en rames composées de matériel spécialisé.

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Rubriques à biffer si la gare destinataire est une gare de la S.N.C.F.

Toutes les rubriques à remplir doivent l'être en CARACTÈRES INDÉLÉBILES, de préférence au CRAYON BLEU

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		LOTISSEMENT	
Wagon Série	N°	Marque	
Partie de		Wagons	
Gare de départ			
Date de chargement			
Nature du chargement			
Poids de la marchandise :			
Nom de l'expéditeur :			
Nom du destinataire :			
Adresse du destinataire :			
Gare destinataire	GRANVILLE		
Etablissement destinataire	Dépôt		
N° d'identification du programme			
		330A	
		CHARGE ET FREINAGE	
Poids Brut		Poids Frein West	
		T	

Toutes les rubriques à remplir doivent l'être en CARACTÈRES INDÉLÉBILES, de préférence au CRAYON BLEU

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS		LOTISSEMENT	
Wagon Série	N°	Marque	
Partie de		Wagons	
Gare de départ			
Date de chargement			
Nature du chargement			
Poids de la marchandise :			
Nom de l'expéditeur :			
Nom du destinataire :			
Adresse du destinataire :			
Gare destinataire			
Etablissement destinataire			
Réseau destinataire	(1)		
Gare de transit avec un réseau secondaire	(1)		
N° d'identification du programme			
		4	
		CHARGE ET FREINAGE	
Poids Brut		Poids Frein West	
		T	

(1) Rubriques à biffer si la gare destinataire est une gare de la S.N.C.F.

2612

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

Tt

RECTIFICATIF N° 4

A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 46

SÉRIE M.T.— Eau, Combustible, Energie N° 1

SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2

du 24 avril 1941

« Transport des combustibles destinés à la S. N. C. F. »

COL.

Paris, le 1^{er} avril 1942.

Nm.
26

Les modifications figurant au verso sont à faire à la plume sur l'Annexe I de l'Instruction Générale précitée et prendront effet à partir du 1^{er} avril 1942.

En outre, les agents inscriront, en marge de cette Instruction, la mention : « Modifiée par le Rectificatif N° 4, du 1^{er} avril 1942 ».

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE I

Liste des dépôts centres ou gares d'éclatement et des dépôts satellites

DÉPÔTS CENTRES OU GARES D'ÉCLATEMENT	DÉPÔTS SATELLITES	OBSERVATIONS
Châlons-sur-Marne (page 5).	Rayer Chaumont.	
Langres (page 5).	Ajouter Chaumont.	
	Rayer Dôle, Besançon.	
Dijon (page 7).	Ajouter Dôle, Besançon.	
Rayer La Rochelle (page 6).	Rayer Niort.	
et indiquer à la place Niort.	Ajouter La Rochelle.	

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

Tt

**RECTIFICATIF N° 1
A LA CIRCULAIRE N° 1**
du 16 juin 1941

POUR L'APPLICATION

DE L'INSTRUCTION GÉNÉRALE**SÉRIE M. - Transports N° 46****SÉRIE M.T. - Eau, Combustible, Énergie N° 1****SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES
ET MARCHÉS N° 2**

« Emploi des rames de tombereaux 40 et 45 T. de la S.N.C.F.
pour le transport de combustible de la Traction »

COL.

Paris, le 18 août 1941.

Nm
26

Les modifications suivantes devront être faites à la plume :

Tableau Annexe à la Circulaire N° 1 du 16 juin 1941

DÉPÔTS pouvant recevoir des trains composés de matériel de grande capacité (1)	PERMANENCES dont dépendent les dépôts de la colonne 1 (2)	RÉGIONS (3)
<i>Ajouter</i>		
Aulnoye	Saint-Quentin	Nord
Hirson	Saint-Quentin	Nord

Ces modifications prendront effet dès la réception du présent rectificatif.

Les Agents devront inscrire, en marge de la Circulaire précitée, la mention "Modifiée par le Rectificatif N° 1 du 18 août 1941".

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

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

Tt

RECTIFICATIF N° 1
A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE
SÉRIE M. — Transports N° 46
SÉRIE M.T. — Eau, Combustible, Energie N° 1
SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES ET MARCHÉS N° 2
du 24 avril 1941
« Transport des combustibles destinés à la S.N.C.F. »

Col.

Paris, le 1^{er} juin 1941.Nm.
26

Les modifications suivantes devront être faites à la plume :

ANNEXE I

Liste des dépôts centres ou gares d'éclatement et des dépôts satellites.

DÉPOTS CENTRES OU GARES D'ÉCLATEMENT	DÉPOTS SATELLITES	OBSERVATIONS
Aulnoye (page 5).	<i>Rayer Hirson.</i>	<i>Rayer H. S.</i> <i>Ajouter H. S. en regard de</i> <i>Lumes.</i>
Laon (page 6)	<i>Ajouter Soissons.</i>	
Le Bourget (page 6).	<i>Ajouter Bobigny.</i>	
Trappes (page 6)	<i>Ajouter Cholet.</i>	
Le Mans (page 6).	<i>Rayer Cholet.*</i>	

ANNEXE II

Liste des dépôts centres visés à l'article 4 (a) c'est-à-dire disposant d'installations de déchargement et de manutention suffisantes pour libérer rapidement une rame.

1° — Dépôts situés au Nord de la ligne d'arrêt :

Ajouter Hirson
Aulnoye

Ces modifications prendront effet à partir du 1^{er} juin 1941.

Les Agents devront inscrire, en marge de l'Instruction générale précitée, la mention
« Modifiée par le Rectificatif n° 1 du 1^{er} juin 1941 ».

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des

CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Transports N° 46

SÉRIE M.T. — Eau, Combustible, Énergie N° 1

SÉRIE APPROVISIONNEMENTS, COMMANDES et MARCHÉS N° 2

Tt

Paris, le 24 avril 1941.

Col.

Nm.
26

Annule et remplace le tirage du 30 décembre 1940

de la Note Générale {
Série M. - Transports N° 18-A¹⁴
Série M.T. - Eau, Combustible, Énergie N° 1-A¹
Série Approvisionnements, Commandes et Marchés N° 15-A¹⁵

TRANSPORT DES COMBUSTIBLES DESTINÉS A LA S. N. C. F.

La présente Instruction a pour but de préciser les conditions dans lesquelles doivent être exécutés les transports de combustibles destinés à la S.N.C.F.

A. — TRANSPORTS AU DÉPART DES MINES DU NORD, DU PAS-DE-CALAIS ET DE LA BELGIQUE ⁽¹⁾

Article 1^{er}. — Dispositions générales.

Tous les transports de combustibles se feront par trains complets jusqu'à un dépôt centre ou une gare centre desservant un certain nombre de dépôts ou établissements satellites, judicieusement choisis, de façon à porter au maximum les parcours par trains complets, tout en réduisant au minimum ceux des wagons isolés (2).

Les centres de stockage, dépôts ou gares de triage, ainsi que les dépôts ou établissements satellites qui en dépendent, sont indiqués à l'Annexe I.

Article 2. — Etiquetage.

L'étiquetage des wagons sera fait par les soins de la Division des Combustibles au départ de chaque Mine (Nord, Pas-de-Calais, Belgique).

Jusqu'à présent, la destination portée sur l'étiquette était :

- soit la destination définitive, dépôt, centre de mélange ou éventuellement parc de stockage;
- soit, le plus souvent, une destination provisoire, lorsque le charbon destiné à une Région était systématiquement dirigé sur un centre répartiteur où se faisait la répartition et l'étiquetage définitif.

Cette dernière méthode est désormais abandonnée. En conséquence, tous les wagons de combustibles destinés aux services de la S. N. C. F. doivent être étiquetés pour leur destination définitive.

(1) La mise en application des règles de transport du combustible belge n'aura lieu qu'après mise au point de la question avec les autorités d'occupation. En particulier l'étiquetage des wagons pourra provisoirement être effectué au point de remise sur nos lignes.

(2) Exceptionnellement, pour l'alimentation de certains dépôts de la Région du Nord, peu éloignée des Mines, la Division des Combustibles peut, d'accord avec l'Arrondissement Exploitation de Douai, utiliser les trains commerciaux pour acheminer des rames de houille traction.

Annulé
par I. G.
du 7-7-42

Article 3. — Organisation du transport par trains complets.

En raison des difficultés actuelles, il ne pourra être établi, pour le moment, de graphique rigide de circulation à l'aller et au retour entre Mines et dépôts ou gares centres d'éclatement.

Le programme de transport sera établi d'après les données suivantes :

- livraisons globales par bassins (Nord, Pas-de-Calais et Belgique) classées par catégorie de combustible;
- répartition des besoins sur le territoire.

A l'aide de ces données, le Service Central du Matériel déterminera, pour le mois, le nombre de trains complets qui doivent être acheminés au départ de chaque bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) vers les dépôts centres ou gares d'éclatement.

Le Service Central du Mouvement en déduira le nombre de marches régulières et facultatives à prévoir sur chacun des tronçons de ligne compris entre les centres de départ et les centres d'éclatement ou de réception. Une fois les livraisons par mine et par catégorie connues, le Service des Approvisionnements déterminera la mine qui devra former chacun des trains préalablement tracés.

Les trains complets seront acheminés depuis les Mines, jusqu'aux dépôts centres ou gares d'éclatement, suivant des marches régulières ou facultatives insérées au Livret LTC.

En attendant que la mise au point des liaisons téléphoniques permette l'emploi général de cette méthode, les marches régulières ou facultatives à insérer au Livret LTC auront pour origine des points choisis de chaque bassin, et les trains seront acheminés jusqu'à ces points par des marches se soudant aux marches prévues au LTC.

Article 4. — Matériel utilisé.

Les trains complets seront composés soit en matériel spécialisé (tombereaux à fond plat de 40 t ou 45 t) constituant des rames indéformables, soit en matériel commercial (tombereaux de 20 t ou 30 t) constituant des rames à éclatement.

a) — **Le matériel spécialisé** au transport de la houille traction (40 t à 45 t) devra être réservé exclusivement aux trains complets destinés aux dépôts centres ou parcs de stockage possédant les moyens de manutention mécanique nécessaires à un déchargement rapide : ces dépôts ou parcs figurent à l'Annexe II.

b) — **Le matériel commercial** devra être utilisé pour l'acheminement des trains complets de combustibles vers les dépôts centres ou les gares de triage désignées à l'Annexe I qui alimentent par éclatement des rames, les autres dépôts satellites repris à cette Annexe. Ces dépôts satellites ne possèdent pas, en effet, de moyens de déchargement suffisants.

Les wagons de l'espèce, à mesure de leur déchargement seront remis sans délai à la gare desservant le dépôt pour être versés dans la répartition générale.

Article 5. — Composition et circulation des trains composés en matériel spécialisé.

Les rames seront composées de wagons de 40 t ou de 45 t correspondant à une capacité maxima de 1 060 t utiles. Les ruptures de charges dues aux profils des lignes, à partir de la région parisienne et sur la Ceinture en particulier, entraîneront la rupture de ces rames en deux fractions. La 1^{re} fraction devra être complète en wagons de combustibles, à la charge admise pour la destination définitive. La 2^e sera acheminée dans le plus bref délai. Le dépôt ou le centre de stockage destinataire sera chargé de reconstituer la rame vide après déchargement et de la réétiqueter pour le centre

répartiteur de Lens ou de Somain suivant que la rame à chargée était en provenance du Bassin du Pas-de-Calais ou de celui du Nord.

Une rame spécialisée (wagons 40 t ou 45 t) destinée à un des centres repris à l'Annexe II **ne pourra être fractionnée pour secours d'urgence, qu'à titre tout à fait exceptionnel et après autorisation du Service Central du Matériel.**

En pareil cas, les wagons de 40 t ou 45 t qui auraient été dispersés devront être réétiquetés immédiatement par les dépôts réceptionnaires pour la gare de Lens chargée de reconstituer la rame et remis à la gare la plus proche.

Article 6. — Opération de déchargement et acheminement des wagons au départ des gares-centres.

Le déchargement, aussi bien de wagons spécialisés que de wagons commerciaux, devra être effectué dans le minimum de temps. Il en sera de même de l'acheminement vers les dépôts satellites des wagons entrant dans la composition des rames à éclatement.

Article 7. — Etablissement du programme de trains complets.

Compte tenu :

- des livraisons globales par bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) et par catégories communiquées par la Division des Combustibles au Service Central du Matériel pour le 12 du mois (M-1).
- des attributions faites à chaque Région pour chaque catégorie.
- des besoins des dépôts ou établissements desservis par chacun des centres d'éclatement.

La Division Centrale de la Traction établit un programme de trains complets au départ de chaque bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) avec leur point d'éclatement, leur charge utile et l'ordre de succession suivant lequel, dans la mesure du possible, ils devront avoir lieu.

Ce programme est adressé pour le 16 du mois (M-1) au Service Central du Mouvement, aux Service Régionaux de la Traction et du Mouvement, ainsi qu'au représentant de la traction à l'E.B.D. de Lille.

La Division Centrale de la Traction adresse ce même programme à la Division des Combustibles pour le 18 du mois (M-1) après l'avoir complété par l'indication du tonnage mensuel de chacune des catégories de combustible attribué par bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) à chaque zone desservie par les différents centres d'éclatement.

Compte tenu de ce programme et des renseignements qui lui ont été fournis par le Comptoir Minier, la Division des Combustibles établit le programme des expéditions. Elle fournit le 20 au Comptoir Minier la désignation par dates des mines expéditrices avec l'indication des produits à livrer par catégories et le 22 au plus tard les destinations à donner chaque jour aux différents trains.

Pour le 23 du mois (M-1) la Division Centrale de la Traction adresse à la Division des Combustibles ainsi qu'au représentant de la Traction à l'E.B.D. de Lille la liste des attributions mensuelles par catégorie faites à chaque dépôt ou établissement dans le cadre des trains complets prévus.

A partir de ces renseignements, la Division des Combustibles établit les ordres d'étiquetage à donner aux postes de réception dans les mines (voir nota (1) page 1).

Le programme définitif des expéditions de combustibles S.N.C.F. est intégré par le Comptoir Minier dans le programme général d'évacuation et remis pour le 25 au plus tard à l'Arrondissement d'Exploitation de Douai.

Article 8. — Utilisation du matériel spécialisé.

Les rames spécialisées seront réservées au transport des tout-venants et menus destinés aux dépôts énumérés à l'Annexe II qui sont chargés de constituer les mélanges. Les briquettes et criblés seront exclus de ces rames et obligatoirement chargés dans des wagons 20 t ou 30 t faisant partie de rames pouvant éclater au point de destination. Faute de prendre cette précaution, on serait obligé d'opérer des transbordements dans des wagons de 20 t ou 30 t d'où pertes de temps, mauvaise utilisation du matériel et altération du criblé.

Cependant un tonnage de 10 % de la rame, soit à 100 à 120 t de criblé pourra être acheminé dans la rame spécialisée lorsque ce criblé sera à destination du dépôt-centre lui-même.

Article 9. — Modifications à apporter au programme en cours d'exécution.

Il ne sera pas prévu de modification au programme initial des marches, même si des modifications d'attribution ou de répartition obligeaient à corriger le nombre de trains à acheminer sur certains centres.

Les modifications de destination de trains ou d'étiquetage de wagons qui seront nécessaires en cours d'exécution du programme (par suite de modification des attributions des mines ou des besoins de la Traction) seront étudiées par le Service Central du Matériel et transmises en temps voulu à la Division des Combustibles pour que ces modifications puissent être exécutées aux mines avant le départ des trains.

Dans le cas **tout à fait exceptionnel** où certaines rectifications d'étiquetage n'auraient pu être faites avant le départ des Mines, elles pourront l'être aux points d'éclatement.

A cet effet, le Chef de dépôt le plus proche de la gare d'éclatement désignera un agent qualifié qui fera la reconnaissance du train et procédera aux modifications d'étiquetage nécessaires.

Une consigne locale établie par le Chef de dépôt et le Chef de gare intéressés réglera, dans le détail, les conditions d'exécution de façon à réduire au strict minimum le stationnement de la rame.

B. — TRANSPORTS AU DEPART DES AUTRES CENTRES MINIERES

D'une façon générale, ces transports se feront en wagons du parc commercial.

Chaque fois qu'il sera possible, l'acheminement des combustibles S.N.C.F. sera effectué par trains complets.

L'étiquetage sera fait comme il est prévu à l'article 2 de la présente Instruction, c'est-à-dire au départ, **soit de la mine, soit du centre de mélange, pour la destination définitive.**

Cet étiquetage pourra être fait **exceptionnellement** à un point de réception situé au voisinage, soit des mines, soit du point d'entrée sur nos rails, mais chaque cas particulier devra être, au préalable, examiné par une Commission de fonctionnaires des trois Services M.T.A.

Les wagons, aussitôt déchargés par les établissements destinataires, seront restitués à la gare desservant le dépôt pour être remis dans la répartition générale.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

**LISTE DES DÉPÔTS CENTRES OU GARES D'ÉCLATEMENT
ET DES DÉPÔTS SATELLITES**

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPÔTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPÔTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
Lumes	Mohon	Br et Cr	Vaires-Stock. ...	La Ferté-Milon	
	Lumes	— d° —		La Villette	
	Amagne	— d° —		Noisy-le-Sec	
	Givet	— d° —		Château-Thierry	
	Conflans			Vaires	
	Baroncourt			Nogent	
	Longuyon			La Varenne	
	Longwy			Verneuil	
	Audun-le-Roman			Longueville	
	Verdun			Gretz	
Blainville	Nancy		Dunkerque	Sézanne	
	Neufchâteau			Meaux	
	Mirecourt			Calais	
	St-Dié			Boulogne	
	Epinal				
Châlons - sur - Marne	Châlons-sur-Marne	Br et Cr	Béthune	St-Omer	
	Troyes			Hazebrouck	
	Chaumont			St-Pol	
	Vitry		La Délivrance .	Fives	
	Révigny			Tourcoing	
	St-Dizier		Somain	Valenciennes	
	Lérouville			Douai	
	Toul			Cambrai	
	Bar-le-Duc		Aulnoye	Busigny	
	Epernay			Hirson	HS
	Romilly			Givet	HS
Langres	Is-sur-Tille		Tergnier	Lumes	
	Chalindrey			Creil	
	Vesoul			Compiègne	
	Belfort			Beaumont	
	Aillevillers				
	Dôle				
	Besançon				

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
Hirson	Mohon Amagne	HS HS	Caen	Cherbourg Lison Mézidon Argentan Granville	
Lens	Arras				
Laon	Crépy Châlons-sur-Marne Reims	HS Br, Cr et HS		Châteaubriant Fougères Dol St-Brieuc	
Longueau	Amiens Le Tréport Abbeville Beauvais		Rennes	Morlaix Auray Brest Quimper St-Nazaire	
Le Bourget	La Chapelle La Plaine Les Joncherolles Mitry			Château-du-Loir Cholet Angers Alençon	
Achères	Evreux Argenteuil Mantes-Gassicourt Batignolles Gisors		Le Mans	Laval Nantes-St-A. Nantes-Mauve Sablé Segré	
Trappes	Montrouge Dreux Chartres Ste-Gauburge Thouars (1) Bressuire (1)		La Rochelle ..	La Roche-sur-Yon Niort Rochefort Saintes St-Mariens	
Sotteville	Fécamp Le Havre Dieppe Motteville Rouen-M Serquigny Lisieux (1)		Juvisy	Paris Brétigny Etampes Châteaudun	
			Les Aubrais	Orléans Vierzon Bourges Blois Angoulême	

(1) Jusqu'au 30 avril 1941 les dépôts de :
Thouars et Bressuire sont rattachés à La Rochelle.
Lisieux est rattaché à Caen.

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
St-Pierre-des- Corps	Tours Poitiers		Laroche	Les Laumes Nuits-sur-Rav.	
	Bordeaux-St-Jean Bordeaux-St-Louis Bordeaux-Bastide		Nevers	Cosne Saincaize Moullins	
Bordeaux	Coutras Dax Bayonne Mont-de-Marsan		Dijon	Chagny Montchanin Chalon-sur-Saône Paray-le-Monial	
Villeneuve	Paris-Lyon Bercy-Conflans Villeneuve-Tr. Melun Montereau Moret Corbeil Montargis Sens Malesherbes				

NOTA. — Toute modification aux groupes de dépôts doit être faite, après accord avec le Service Central du Matériel, quinze jours avant la mise en vigueur.

Liste des Dépôts Centres visés à l'article 4 (a)
c'est-à-dire disposant d'installations de déchargement et de
manutention suffisantes **POUR LIBÉRER RAPIDEMENT**
une rame.

*1°) Dépôts situés au NORD de la ligne d'arrêt :
(Auflanglinie)*

Dunkerque	Laon
La Délivrance	Somain
Tergnier	Béthune
	Lens

2°) Dépôts situés au SUD de la ligne d'arrêt :

Longueau	Achères	La Rochelle
Le Bourget	Trappes	Caen
Sotteville	Le Mans	Nevers
	Rennes	Vaires-Stockage

NOTA. — L'alimentation de ces dépôts en matériel spécialisé 40 ou 45 T ne vise que les TV et menus.

Les centres de Nevers et Vaires-Stockage ne devront recevoir que 50 % de leurs attributions mensuelles en rames composées de matériel spécialisé.

Annulée
par l'Instruction
générale
H.T.
A.C.F.
Tt 46
2

Paris, le 30 décembre 1940.

Col.
Nm. 26

TRANSPORT DES COMBUSTIBLES DESTINÉS A LA S.N.C.F.

La présente Note a pour but de préciser les conditions dans lesquelles doivent être exécutés les transports de combustibles destinés à la S.N.C.F.

A. — TRANSPORTS AU DÉPART DES MINES DU NORD, DU PAS-DE-CALAIS
ET DE LA BELGIQUE ⁽¹⁾

Article 1^{er}. — Dispositions générales.

Tous les transports de combustibles se feront par trains complets jusqu'à un dépôt centre ou une gare centre desservant un certain nombre de dépôts ou établissements satellites, judicieusement choisis, de façon à porter au maximum les parcours par trains complets, tout en réduisant au minimum ceux des wagons isolés.

Les centres de stockage, dépôts ou gares de triage, ainsi que les dépôts ou établissements satellites qui en dépendent, sont indiqués à l'Annexe I.

Article 2. — Etiquetage.

L'étiquetage des wagons sera fait par les soins de la Division des Combustibles au départ de chaque Mine (Nord, Pas-de-Calais, Belgique).

Jusqu'à présent, la destination portée sur l'étiquette était :

- soit la destination définitive, dépôt, centre de mélange ou éventuellement parc de stockage;
- soit, le plus souvent, une destination provisoire, lorsque le charbon destiné à une Région était systématiquement dirigé sur un centre répartiteur où se faisait la répartition et l'étiquetage définitif.

Cette dernière méthode est désormais abandonnée. En conséquence, tous les wagons de combustibles destinés aux Services de la S. N. C. F. doivent être étiquetés pour leur destination définitive.

(1) La mise en application des règles de transport du combustible belge n'aura lieu qu'après mise au point de la question avec les autorités d'occupation. En particulier l'étiquetage des wagons pourra provisoirement être effectué au point de remise sur nos lignes.

Article 3. — Organisation du transport par trains complets.

En raison des difficultés actuelles, il ne pourra être établi, pour le moment, de graphique rigide de circulation à l'aller et au retour entre Mines et dépôts ou gares centres d'éclatement.

Le programme de transport sera établi d'après les données suivantes :

- livraisons globales par bassins (Nord, Pas-de-Calais et Belgique) classées par catégorie de combustible;
- répartition des besoins sur le territoire.

A l'aide de ces données, le Service Central du Matériel déterminera, pour le mois, le nombre de trains complets qui doivent être acheminés au départ de chaque bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) vers les dépôts centres ou gares d'éclatement.

Le Service Central du Mouvement en déduira le nombre de marches régulières et facultatives à prévoir sur chacun des tronçons de ligne compris entre les centres de départ et les centres d'éclatement ou de réception. Une fois les livraisons par mine et par catégorie connues, le Service des Approvisionnements déterminera la mine qui devra former chacun des trains préalablement tracés.

En attendant que la mise au point des liaisons téléphoniques permette le tracé de marches régulières au départ des mines, les trains seront acheminés depuis les mines jusqu'à Somain ou Lens, ou exceptionnellement d'autres points de l'Arrondissement de Douai de façon à se souder à ces derniers points aux marches régulières ou facultatives prévues, qui devront être insérées au Livret LTC.

Article 4. — Matériel utilisé.

Les trains complets seront composés soit en matériel spécialisé (tombereaux à fond plat de 40 ou 45 T) constituant des rames indéformables, soit en matériel commercial (tombereaux de 20 T ou 30 T) constituant des rames à éclatement.

a) — **Le matériel spécialisé** au transport de la houille traction (40 ou 45 T) devra être réservé exclusivement aux trains complets destinés aux dépôts centres ou parcs de stockage possédant les moyens de manutention mécanique nécessaires à un déchargement rapide : ces dépôts ou parcs figurent à l'Annexe II.

Toutefois, lorsque les dépôts de Somain, Béthune, Lens seront alimentés par leurs mines locales, les transports de combustibles devront s'effectuer par wagons-navettes, à l'exclusion des wagons de grande capacité et de ceux du parc commercial.

b) — **Le matériel commercial** devra être utilisé pour l'acheminement des trains complets de combustibles vers les dépôts centres ou les gares de triage désignées à l'Annexe I qui alimentent par éclatement des rames, les autres dépôts satellites repris à cette Annexe. Ces dépôts satellites ne possèdent pas, en effet, de moyens de déchargement suffisants.

Les wagons de l'espèce, à mesure de leur déchargement seront remis sans délai à la gare desservant le dépôt pour être versés dans la répartition générale.

Article 5. — Composition et circulation des trains composés en matériel spécialisé.

Les rames seront composées de wagons de 40 T ou de 45 T correspondant à une capacité de 1 000 T utiles. Les ruptures de charges dues aux profils des lignes, à partir de la Région parisienne et sur la Ceinture en particulier, entraîneront la rupture de ces rames en deux fractions. La 1^{re} fraction devra être complète en wagons de combus-

tibles, à la charge admise pour la destination définitive. La 2^e sera acheminée dans le plus bref délai. Le dépôt ou le centre de stockage destinataire sera chargé de reconstituer la rame vide après déchargement et de la réétiqueter pour le centre répartiteur de Lens ou de Somain suivant que la rame à charge était en provenance du Bassin du Pas-de-Calais ou de celui du Nord.

Une rame spécialisée (wagons 40 ou 45 T) destinée à un des centres repris à l'Annexe II **ne pourra être fractionnée pour secours d'urgence, qu'à titre tout à fait exceptionnel et après autorisation du Service Central du Matériel.**

En pareil cas, les wagons de 40 T ou 45 T qui auraient été dispersés devront être réétiquetés immédiatement par les dépôts réceptionnaires pour la gare de Lens chargée de reconstituer la rame et remis à la gare la plus proche.

Article 6. — Opération de déchargement et acheminement des wagons au départ des gares-centres.

Le déchargement, aussi bien de wagons spécialisés que de wagons commerciaux, devra être effectué dans le minimum de temps. Il en sera de même de l'acheminement vers les dépôts satellites des wagons entrant dans la composition des rames à éclatement.

Article 7. — Etablissement du programme de trains complets.

Compte tenu :

- des livraisons globales par bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) et par catégories communiquées par la Division des Combustibles au Service Central du Matériel **pour le 12 du mois (M-1).**
- des attributions faites à chaque Région pour chaque catégorie,
- des besoins des dépôts ou établissements desservis par chacun des centres d'éclatement.

La Division Centrale de la Traction établit un programme de trains complets au départ de chaque bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) avec leur point d'éclatement, leur charge utile et l'ordre de succession suivant lequel, dans la mesure du possible, ils devront avoir lieu.

Ce programme est adressé pour le 16 du mois (M-1) au Service Central du Mouvement, aux Service Régionaux de la Traction et du Mouvement, ainsi qu'au représentant de la traction à l'E.B.D. de Lille.

La Division Centrale de la Traction adresse ce même programme à la Division des Combustibles pour le 18 du mois (M-1) après l'avoir complété par l'indication du tonnage mensuel de chacune des catégories de combustible attribué par bassin (Nord, Pas-de-Calais, Belgique) à chaque zone desservie par les différents centres d'éclatement.

La Division des Combustibles établit en conséquence le programme des expéditions par mine et par jour.

Pour le 23 du mois (M-1) la Division Centrale de la Traction adresse à la Division des Combustibles ainsi qu'au représentant de la Traction à l'E.B.D. de Lille la liste des attributions mensuelles par catégorie faites à chaque dépôt ou établissement dans le cadre des trains complets prévus.

A partir de ces renseignements, la Division des Combustibles établit les ordres d'étiquetage à donner aux postes de réception dans les mines (voir nota (1) page 1).

Article 8. — Utilisation du matériel spécialisé.

Les rames spécialisées seront réservées au transport des tout-venants et menus destinés aux dépôts énumérés à l'Annexe II qui sont chargés de constituer les mélanges. Les briquettes et criblés seront exclus de ces rames et obligatoirement chargés dans des wagons 20 ou 30 T faisant partie de rames pouvant éclater au point de destination. Faute de prendre cette précaution, on serait obligé d'opérer des transbordements dans des wagons de 20 T ou 30 T d'où pertes de temps, mauvaise utilisation du matériel et altération du criblé.

Cependant un tonnage de 10 % de la rame, soit à 100 à 120 T de criblé pourra être acheminé dans la rame spécialisée lorsque ce criblé sera à destination du dépôt-centre lui-même.

Article 9. — Modifications à apporter au programme en cours d'exécution.

Il ne sera pas prévu de modification au programme initial des marches, même si des modifications d'attribution ou de répartition obligeaient à corriger le nombre de trains à acheminer sur certains centres.

Les modifications de destination de trains ou d'étiquetage de wagons qui seront nécessaires en cours d'exécution du programme (par suite de modification des attributions des mines ou des besoins de la Traction) seront étudiées par le Service Central du Matériel et transmises en temps voulu à la Division des Combustibles pour que ces modifications puissent être exécutées aux mines avant le départ des trains.

Dans le cas **tout à fait exceptionnel** où certaines rectifications d'étiquetage n'auraient pu être faites avant le départ des Mines, elles pourront l'être aux points d'éclatement.

A cet effet, le Chef de dépôt le plus proche de la gare d'éclatement désignera un agent qualifié qui fera la connaissance du train et procédera aux modifications d'étiquetage nécessaires.

Une consigne locale établie par le Chef de dépôt et le Chef de gare intéressés règlera, dans le détail, les conditions d'exécution de façon à réduire au strict minimum le stationnement de la rame.

B. — TRANSPORTS AU DEPART DES AUTRES CENTRES MINIER

D'une façon générale, ces transports se feront en wagons du parc commercial.

Chaque fois qu'il sera possible, l'acheminement des combustibles S.N.C.F. sera effectué par trains complets.

L'étiquetage sera fait comme il est prévu à l'article 2 de la présente Note, c'est-à-dire au départ, **soit de la mine, soit du centre de mélange, pour la destination définitive.**

Cet étiquetage pourra être fait **exceptionnellement** à un point de réception situé au voisinage, soit des mines, soit du point d'entrée sur nos rails, mais chaque cas particulier devra être, au préalable, examiné par une Commission de fonctionnaires des trois Services M.T.A.

Les wagons, aussitôt déchargés par les établissements destinataires, seront restitués à la gare desservant le dépôt pour être remis dans la répartition générale.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

**LISTE DES DÉPÔTS CENTRES OU GARES D'ÉCLATEMENT
ET DES DÉPÔTS SATELLITES**

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
	Mohon	Briqu. et		La Ferté-Milon	
	Lumes	— d° —		La Villette	
	Amagne	— d° —		Noisy-le-Sec	
	Givet	— d° —		Château-Thierry	
Lumes	Conflans			Vaires	
	Baroncourt		Vaires-Stock. ...	Nogent	
	Longuyon			La Varenne	
	Longwy			Verneuil	
	Audun-le-Roman			Longueville	
	Verdun			Gretz	
				Sézanne	
				Meaux	
Blainville	Nancy				
	Neufchâteau				
	Mirecourt		Dunkerque	Calais	
	St-Dié			Boulogne	
	Epinal				
	Châlons-sur-Marne		Béthune	St-Omer	
	Troyes			Hazebrouck	
	Chaumont			St-Pol	
	Vitry				
Châlons - sur -	Révigny		La Délivrance .	Fives	
Marne	St-Dizier			Tourcoing	
	Lérouville				
	Toul				
	Bar-le-Duc		Somain	Valenciennes	
	Epernay			Douai	
	Reims			Cambrai	
	Langres			Busigny	
	Is-sur-Tille		Aulnoye	Hirson	HS
	Chalindrey			Givet	HS
	Vesoul			Mohon	HS
Langres	Belfort			Lumes	
	Aillevillers				
	Dôle				
	Besançon		Tergnier	Compiègne	
				Reims	Briqu. Cr. et HS

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DÉPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
Lens	Arras	HS HS	Bordeaux	Bordeaux-St-Jean Bordeaux-St-Louis Bordeaux-Bastide Coutras Dax Bayonne Mont-de-Marsan	
Laon	Crépy Châlons-sur-Marne Amagne				
Longueau	Amiens Le Tréport Abbeville				
Creil	Beaumont Beauvais				
Le Bourget	La Chapelle La Plaine Les Joncherolles Mitry		Rennes	Châteaubriant Fougères Dol St-Brieux Morlaix Auray Brest Quimper St-Nazaire	
Achères	Evreux Argenteuil Mantes-Gassicourt Batignolles Gisors		Le Mans	Château-du-Loir Cholet Angers Alençon Laval Nantes-St-A. Nantes-Mauve Sablé Segré	
Trappes	Montrouge Dreux Chartres Ste-Gauburge				
Sotteville	Fécamp Le Havre Dieppe Motteville Rouen-M Serquigny		La Rochelle ...	Bressuire La Roche-sur-Yon Niort Rocheport Saintes St-Mariens Thouars	
Caen	Cherbourg Lisieux Lizon Méridon Argentan Granville			Paris Brétigny Etampes Châteaudun	
			Juvisy	Vierzon Bourges	
			Orléans		

DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS	DEPOTS, CENTRES OU GARES d'éclatement	DEPOTS SATELLITES	OBSER- VATIONS
St-Pierre-des- Corps	Tours Blois Poitiers Angoulême		Laroche	Les Laumes Nuits-sur-Rav.	
			Nevers	Cosne Saincaize Moulins	
Villeneuve	Paris-Lyon Bercy-Conflans Villeneuve-Tr. Melun Montereau Moret Corbeil Montargis Sens Malesherbes		Dijon	Chagny Montchanin Chalon-sur-Saône Paray-le-Monial	

NOTA. — Toute modification aux groupes de dépôts doit être faite, après accord avec le Service Central du Matériel, quinze jours avant la mise en vigueur.