

SOFLON 103 / 15

373

(1965)

A

Poste central de triage (P.C.T.)

Instruction Générale Ex 1 c
Annexe 1 à l'I.G. Ex 1 c

reçu
23. 4.45

Poste central de triage (P.C.T.)

DISTRIBUTION
EX
—
1 - 2
11 - 12 - 31
(Etablissements dotés d'un P.C.T.)

Rectificatifs

ANNEXE 1

A L'INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 1 c

POSTE CENTRAL DE TRIAGE

article 1 ♦ Documents abrogés.

(Réservé).

article 2 ♦ Objet de l'Annexe.

L'article 17 - b) de l'Instruction Générale EX 1 c définit le rôle fondamental du **Poste Central de Triage** (P.C.T.).

La présente Annexe a pour objet d'indiquer l'organisation et les attributions détaillées de cet organisme.

CHAPITRE 1

ROLE ET ORGANISATION GÉNÉRALE DU P.C.T.

article 3 ♦ But du P.C.T.

Le P.C.T. est un organisme de commandement et de contrôle fonctionnant, dans certaines gares de triage importantes, sous la direction d'un agent de mouvement qualifié, placé sous l'entière autorité du Chef de gare. Il dispose de moyens de travail appropriés, qui lui permettent d'avoir une vue d'ensemble sur les opérations qui s'effectuent dans la gare et de prévoir l'évolution probable de la situation.

Le P.C.T. est ainsi constamment à même de :

- renseigner le Chef de gare sur la marche du service,
- prendre ou provoquer en temps utile les mesures propres à adapter les moyens à la situation du moment, en se conformant, bien entendu, aux directives générales ou particulières données par le Chef de gare.

article 4 ♦ Rôle du P.C.T.

Le P.C.T. coordonne le travail des différents chantiers et assure la permanence du commandement ; il a autorité, pour ce qui concerne ses attributions, sur tous les autres Chefs de Chantiers.

Il est chargé :

1^o) de régler et de suivre :

- la réception et l'expédition des trains,
- le débranchement des trains,
- le dégagement des voies de triage et la formation des trains,
- le travail des machines de manœuvres,
- la circulation et l'évolution des machines de ligne,
- les échanges et la desserte des chantiers annexes ;

2^o) de provoquer l'adaptation du nombre des trains aux nécessités du trafic en demandant la mise en marche des trains facultatifs utiles et la suppression des trains réguliers devenus sans objet,

3^o) de veiller à l'évolution rapide du matériel et à l'exécution des prestations de matériel par trains entiers.

Le P.C.T. doit avoir pour préoccupation constante de concourir dans toute la mesure du possible au bon rendement des moyens de traction ; il veille à la bonne utilisation des machines mises à sa disposition et il évite, d'une façon plus générale, toute déperdition des moyens de traction ; il s'efforce de concilier les intérêts des deux Services Exploitation et Traction et d'apporter à chacun d'eux l'aide maximum en tirant parti des renseignements qu'il concentre.

CHAPITRE 2

MOYENS A DISPOSITION DU P.C.T.

article 5 ♦ Personnel

Le P.C.T. est dirigé par un agent appelé « Chef du P.C.T. », assisté suivant l'importance de la gare et les difficultés du Service, par un ou plusieurs agents qui sont en général plus spécialement chargés des liaisons téléphoniques et de la tenue des documents de travail.

article 6 ♦ Liaisons téléphoniques.

Le P.C.T. est relié directement :

- d'une part, aux principaux chantiers et postes de la gare et du dépôt;
- d'autre part, au Poste de Régulation et à la Permanence du P.C. de l'Arrondissement.

Le P.C.T. dispose, en outre, de relations téléphoniques lui permettant de communiquer avec les autres Services, soit directement, soit par l'intermédiaire du Central téléphonique.

article 7 ♦ Documents de travail.

Le P.C.T. a à sa disposition un certain nombre de documents de travail qui lui sont remis par le Chef de gare et qui varient suivant l'importance et les particularités de la gare (Graphique théorique d'occupation des voies, programme des machines de manœuvres, graphique théorique de circulation des trains ou des machines, etc...).

Il tient, de son côté, les documents suivants qui lui permettent d'être constamment au courant de la situation du moment et d'en faire éventuellement la comparaison avec l'organisation théorique :

1°) Graphique réel d'occupation des voies.

Ce graphique donne à tous moments la situation réelle des voies du faisceau de réception (et de relais) et du faisceau de départ.

L'occupation de certaines voies du faisceau de triage est également portée sur ce graphique lorsque ces voies sont utilisées, soit comme voies de réception, soit comme voies de départ.

2°) Graphique d'utilisation des machines de manœuvres.

Ce graphique permet de suivre dans le détail le travail des machines de manœuvres dont les différentes évolutions sont reproduites au moyen de traits et de signes conventionnels.

Tous les faits ou incidents de nature à influencer sur le travail du triage (intempéries, déraillement, etc...) sont également mentionnés au graphique.

3°) Tableau des stocks.

Ce tableau qui peut être tenu sous forme d'état ou de graphique donne à chaque instant :

- le nombre de wagons se trouvant sur chacune des voies du faisceau de triage (1). Lorsqu'une voie comporte plusieurs lots, des indications chiffrées donnent la valeur de chacun d'eux,
- l'occupation des voies du faisceau de réception avec la composition, détaillée suivant l'affectation des voies du faisceau de triage, des rames correspondantes,
- la composition détaillée dans les mêmes conditions, de certains trains à recevoir.

Dès qu'un train est débranché, les indications relatives à cette rame sont effacées et la situation des voies du faisceau de triage rectifiée en conséquence.

4°) Graphique de circulation — Graphique de l'évolution des machines de ligne.

Dans les gares où l'importance de la circulation des trains le justifie, il est tenu un graphique ou état spécial de la circulation des trains intéressant le triage sur les voies principales et sur les voies de triage affectées à la circulation.

Dans les gares importantes ou dans celles où les relations entre les différents faisceaux sont difficiles, il est tenu un graphique de la circulation des machines de ligne.

Sur ce graphique, ces machines sont suivies :

- à l'arrivée, depuis l'arrivée de leur train jusqu'à leur entrée au dépôt,
- au départ, depuis la sortie du dépôt jusqu'à la mise en tête.

Les machines à l'arrivée, qui assurent des trains au départ sans entrer au dépôt sont suivies dans les mêmes conditions.

♦ (1) Les éléments devant entrer dans la composition d'un train en formation et ceux des trains déjà formés sont désignés spécialement jusqu'au départ du train formé ou sa mise en place sur le faisceau de départ.

5°) Tableau de demande des trains facultatifs.]

Un tableau ou un état indique pour chaque train facultatif demandé, l'heure de la demande à la Permanence, la composition détaillée du train, la marche proposée et son heure de départ, la marche accordée et l'heure de départ correspondante.

6°) Documents divers.

Outre les carnets d'enregistrement des dépêches reçues et expédiées, il peut être tenu des états sur lesquels il est pris attachement de certaines opérations effectuées par le triage :

- relevé des trains reçus et expédiés avec indication de leur composition et, éventuellement, des retards.
- graphique de rentrée et de sortie des machines, etc...

article 8 ♦ Consigne.

Dans chaque gare où fonctionne un P.C.T. une Consigne dressée par le Chef de gare précise l'organisation de cet organisme dans le cadre des directives de la présente Annexe, ainsi que les particularités pouvant résulter des conditions locales.

La Consigne donne en annexe :

- les annonces à faire par le P.C.T. aux différents chantiers et postes de la gare et au P.C. de l'Arrondissement,
- les annonces à faire d'office au P.C.T. par les différents chantiers et postes,
- le schéma des liaisons téléphoniques du P.C.T.,
- les documents (tableaux, états, graphiques) remis au P.C.T. et ceux tenus par lui.

CHAPITRE 3

ATTRIBUTIONS DU P.C.T.

PARAGRAPHE 1

DIRECTION ET SURVEILLANCE DU TRAVAIL

article 9 ♦ Réception des trains.

Compte tenu s'il y a lieu du graphique théorique d'occupation des voies dressé par le Chef de gare, le P.C.T. fixe en temps utile la réception des trains d'après :

- leur retard,
- leur composition,
- la situation du triage,
- le programme de travail des machines de manœuvres, etc...

article 10 ♦ Débranchement des trains.

Le P.C.T. intervient lorsqu'il y a lieu de déroger à l'ordre d'arrivée des trains pour la préparation des trains à débrancher.

Il donne des directives sur l'ordre des rames à débrancher en tenant compte :

- de l'intérêt qu'il y a à compléter un train en cours de formation pour permettre de dégager le faisceau de triage,
- des avantages qu'il peut y avoir à trier des trains contenant un petit nombre de wagons pour une voie chargée,
- de la nécessité d'acheminer rapidement certains transports, etc...

article 11 ♦ Dégagement des voies de triage et formation des trains.

Le P.C.T. suit le dégagement des voies de triage et la formation des trains. Il intervient s'il y a lieu par exemple si certaines opérations doivent avantager le travail du chantier de formation :

- débranchement des derniers éléments d'un train en formation,
- mise en place d'un frein de queue,
- retrait d'un véhicule réformé, etc...

ou si le faisceau de triage doit être dégagé pour permettre au débranchement de fonctionner normalement :

- mise en place au faisceau de départ ou de relais des trains formés, etc...

article 12 ♦ Travail des machines de manœuvres.

Au début de chaque période de travail, le P.C.T. règle le travail des différents chantiers. Compte tenu du programme des machines de manœuvre et de l'évolution de la situation, il complète ou modifie les dispositions prises, afin d'obtenir le meilleur acheminement du trafic tout en tirant le maximum de rendement des installations, du personnel et des machines.

Le P.C.T. suit attentivement le travail des machines de manœuvres, au moyen du graphique dont il est question à l'art. 7 § 2). Lorsqu'une machine supplémentaire est nécessaire ou lorsqu'il y a lieu de supprimer une période régulière, le P.C.T. fait la proposition utile au Chef de gare.

article 13 ♦ Echanges et desserte des chantiers annexes.

Le P.C.T. est chargé de surveiller l'exécution correcte et régulière des échanges de chantier à chantier et la desserte des chantiers annexes; ateliers, chantiers de réparation, transbordement, débords, embranchements particuliers, etc...

article 14 ♦ Exécution des prestations de matériel.

Le P.C.T. surveille l'exécution des prestations de matériel par trains entiers.

PARAGRAPHE 2

CONTROLE DE LA CIRCULATION

article 15 ♦ Contrôle de la circulation et de l'évolution des machines de ligne.

Le P.C.T. surveille la réception et l'expédition des trains. Il intervient auprès des chantiers et des postes lorsqu'il convient d'accorder la priorité à certains mouvements.

Pour obtenir le meilleur rendement des locomotives, il assure l'évolution rapide des machines de ligne; il suit tout spécialement la circulation de ces machines à l'aide du graphique ou état prévu à l'article 7 — 4°); il veille à la libération rapide des machines à l'arrivée et il évite le stationnement des machines au départ dans les cas de retards dans la circulation ou la formation des trains.

A cet effet, les dépêches des retards de trains ou des retards probables à la formation doivent être échangées régulièrement: le P.C.T. veille à ce que les annonces de retard soient transmises en temps utile à tous les Services intéressés.

PARAGRAPHE 3

COMMANDE DES TRAINS

article 16 ♦ Mise en marche des trains facultatifs et suppression des trains réguliers.

Le Chef du P.C.T., sous l'autorité du Chef de gare, est seul qualifié pour transmettre à la Permanence les prévisions (1) de trafic, et lui demander la mise en marche des trains facultatifs ou la suppression des trains réguliers, ou l'autorisation de déroger à l'affectation de certains trains.

Pour remplir son rôle en toute connaissance de cause, le Chef du P.C.T. dispose du « Tableau des stocks » qui lui indique, à chaque instant, le nombre de wagons présents ou attendus à destination des différentes gares avec lesquelles le triage est en relation et l'importance des reliquats après le départ de chaque train.

La demande ou la mise en prévision d'un train facultatif est formulée au P.C. de l'Arrondissement aux heures prévues par la Consigne de ce P.C. Le Chef du P.C.T. indique alors à la Permanence la destination, la nature, la composition, la charge du train, l'heure à laquelle il sera prêt, c'est-à-dire l'heure à laquelle la formation sera terminée; il indique, en outre, le numéro de la marche qu'il envisage.

La demande de suppression d'un train régulier est présentée dès que cette suppression paraît pouvoir être réalisée. La décision prise par la Permanence est retransmise par le P.C.T. à tous les Services et Chantiers intéressés.

Paris, le 25 avril 1945.

Le Directeur général,

J. GOURSAT.

♦ (1) Des consignes spéciales précisent les conditions dans lesquelles ces prévisions sont fournies à la Permanence.