

ORGANISATION DES ARRONDISSEMENTS D'EXPLOITATION

Note générale M. 6-A6; M.T. 1A¹; V.B. 6A⁴ 30. 1.39

Circulaire n° 1 à la Note générale 1. 2.39

Note générale 20. 2.39 (Série M - aff. Gén. N° 7-A⁷)
Série C - aff. Gén. N° 1-A¹ dev. I.G. Ex 1b n°1 (annulé)

Instr. Gale Ex 1 b 5.10.43

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 1 b

ORGANISATION DES SERVICES EX

DISTRIBUTION

EX

1 à 4

Rectificatifs

.....

.....

.....

ARRONDISSEMENTS

article 1 ♦ Documents abrogés.

- Instruction Générale EX 1 b du 20 février 1939.
- Circulaire n° 2 pour l'application de la Note Générale — Série M — Affaires Générales n° 6-A-6, Série MT — Utilisation et circulation du matériel n°1-A-1, Série VB — Affaires Générales n° 6-A-4 du 27 février 1940 (article 9).
- Note Générale — Série M Affaires Générales n° 16-A-15 du 20 décembre 1939 (articles 2 et 3),
- Note Générale — Série M Affaires Générales n° 17-A-16 du 20 décembre 1939 (articles 3 et 4B),
- Note Générale — Série M Affaires Générales n° 18-A-17 du 22 janvier 1940 (art. 2).

article 2 ♦ Objet de l'Instruction.

L'Instruction EX 1 a prévoit que le Service de l'Exploitation de Chaque Région comprend un Service Régional et des Arrondissements.

La présente Instruction a pour objet d'indiquer l'organisation des Arrondissements.

L'Annexe 1, publiée par chaque Région et approuvée par le Directeur Général (Service Central M), donne le siège, les limites et le numéro (1) de chaque Arrondissement.

CHAPITRE 1

DIRECTION DES ARRONDISSEMENTS

article 3 ♦ Chef d'Arrondissement.

A la tête de chaque Arrondissement est placé un Fonctionnaire supérieur, qui prend le titre de **Chef d'Arrondissement**.

Le Chef d'Arrondissement est responsable devant le Chef du Service de l'Exploitation de la bonne exécution de l'ensemble du service sur le territoire de l'Arrondissement. Il est secondé par un ou par deux Adjoints; l'un de ceux-ci est désigné pour remplacer le Chef d'Arrondissement pendant ses absences.

Dans les Arrondissements où le Chef d'Arrondissement est assisté de deux Adjoints, l'un d'eux est plus spécialement chargé du Service du Trafic sans que ces attributions particulières l'empêchent de concourir à la conduite de l'ensemble du Service, conformément aux directives du Chef d'Arrondissement.

♦ (1) Chaque Arrondissement porte un numéro pris dans une série particulière à chaque Région.

Le Chef d'Arrondissement, ainsi que son ou ses Adjoints, ont autorité sur tous les agents en service sur l'Arrondissement. Ils effectuent de fréquentes tournées au cours desquelles ils s'assurent de la bonne marche du service.

article 4 ♦ Circonscriptions de Mouvement et de Trafic.

Chaque Arrondissement est divisé en Circonscriptions de Mouvement et en Circonscriptions de Trafic.

Les unes et les autres groupent un certain nombre d'établissements : gares, stations, haltes, etc.

Les Annexes n° 2 et n° 3, publiées par chaque Région, donnent, par Arrondissement, le siège, les limites et le numéro (1) des Circonscriptions de Mouvement et des Circonscriptions de Trafic.

article 5 ♦ Autres organismes de direction dont dispose le Chef d'Arrondissement.

Pour recueillir les informations qui lui sont nécessaires, faire les études qu'il prescrit, transmettre ses ordres, l'aider dans sa tâche administrative et technique, le Chef d'Arrondissement dispose, indépendamment des Chefs de Circonscriptions de Mouvement et de Trafic dont les attributions font l'objet des Chapitres 2 et 3 de la présente Instruction :

- d'un Poste de Commandement,
- d'un Bureau d'Arrondissement,
- d'un Fonctionnaire chargé du service des trains,
- de Fonctionnaires chargés de vérifier la comptabilité des gares,
- de Fonctionnaires chargés de la prévention des vols.

article 6 ♦ Poste de Commandement (P.C.).

Le P.C. a pour rôle essentiel de surveiller la régularité de la circulation et de coordonner l'action des gares et des dépôts pour assurer dans les meilleures conditions possibles l'acheminement du trafic.

Placé, en principe, dans le bâtiment même de l'Arrondissement, il comprend les organismes suivants :

- la Permanence, à laquelle est rattachée la Commande Centrale des Agents des trains,
- le Poste de Régulation (P.R.),
- le Groupe de la Circulation,
- le Groupe de la Répartition.

Suivant l'importance et les difficultés du service de l'Arrondissement, le P.C. est dirigé par un Inspecteur Divisionnaire ou Inspecteur (exceptionnellement un Sous-Inspecteur) qui peut être secondé par un Sous-Inspecteur ou Contrôleur de l'Exploitation (exceptionnellement par un Inspecteur).

Le fonctionnement du P.C., ainsi que les attributions détaillées respectives des différents organismes qui le constituent, font l'objet de l'Instruction Générale EX 22.

Un ou deux agents (2) du P.C. sont chargés de surveiller sur place l'exécution des transports de marchandises et l'utilisation du matériel G.V. et P.V. Cet, ou ces agents, examinent la manière dont s'effectuent, non seulement l'exécution des transports, mais aussi l'utilisation et la répartition du matériel, l'acheminement des wagons et des colis, le fonctionnement des triages, les conditions de déchargement du matériel, etc.

article 7 ♦ Bureau d'Arrondissement.

Le Chef d'Arrondissement dispose d'un Bureau dirigé par un Chef de Bureau ou un Chef de Bureau Principal.

Ce Bureau comprend trois **Groupements** subdivisés eux-mêmes en un certain nombre de **Groupes**, ainsi que des **Services divers** :

♦ (1) Les Circonscriptions de Mouvement et les Circonscriptions de Trafic sont désignées par un nombre de deux (ou trois) chiffres, dont le (ou les deux) premiers sont celui (ou ceux) de l'Arrondissement.

♦ (2) Cet ou ces agents, investis d'une simple mission de contrôle, n'ont pas autorité pour donner des ordres au personnel des gares et des trains. Ils doivent se présenter aux Chefs d'établissement, autant que possible, avant le commencement de leur mission, lorsque le caractère de cette dernière le permet et, en tout cas, après qu'ils l'ont remplie.

- 1° — **Groupement Personnel** (Affaires Générales (1), organisation du travail des gares et effectifs, fichier de gestion, contrôle et comptabilité des dépenses),
- 2° — **Groupement Mouvement** (Etudes Techniques, Affaires Militaires),
- 3° — **Groupement Trafic** (Affaires Commerciales, Comptabilité des gares, litiges),
- 4° — **Services divers** (Dactylographie, téléphone, garçons de bureau, etc. (2)).

Une consigne du Chef d'Arrondissement fixe dans le détail les attributions de chacun de ces groupements et des services divers.

Le Chef de Bureau d'Arrondissement commande, en outre, le personnel de la « Réserve d'Arrondissement ».

Au Bureau d'Arrondissement sont rattachés les **spécialistes** énumérés ci-après, qui sont chargés de surveiller sur place l'application, par les agents des gares et des trains, des Règlements, Instructions et Consignes (3).

Sécurité de la circulation.

Un agent, assisté éventuellement d'un adjoint, est chargé de suivre en permanence les questions relatives à la sécurité de la circulation.

Cet agent contrôle l'utilisation des signaux et des dispositifs de sécurité, surveille l'application des Règlements et des consignes, s'assure que ces documents sont bien à jour, participe à la mise en service des nouveaux Postes et documente les Chefs de Circonscription de Mouvement pour la rédaction des consignes.

Il s'assure, en questionnant les agents, que leur connaissance des dispositions relatives à la sécurité est suffisante, procède à leur instruction, le cas échéant, donne les explications utiles sur le rôle et le fonctionnement des appareils qui sont mis à la disposition du personnel.

La surveillance exercée par cet agent ne diminue, en aucune façon, les responsabilités des Chefs de Circonscriptions de Mouvement qui conservent en matière de sécurité toutes leurs attributions et la pleine responsabilité de l'application correcte des dispositions réglementaires.

Liaisons téléphoniques. — Chronométrie.

Un agent est chargé de suivre les questions d'installation et d'utilisation des liaisons téléphoniques.

A ce titre, il est appelé à faire des tournées sur le territoire de l'Arrondissement, le plus souvent possible en commun avec un agent du Service VB ayant des attributions similaires. Il accompagne, en particulier, les Inspecteurs spécialisés des Services Régionaux.

Au cours de ces tournées, il se rend compte de la valeur professionnelle du personnel affecté aux centraux téléphoniques et profite de toutes les occasions pour développer les connaissances et l'habileté de ce personnel.

Cet agent s'occupe également des questions de chronométrie.

Assistants techniques.

Quelques agents, en nombre variable, travaillant en liaison avec les Fonctionnaires du Trafic et agréés par le Préfet du Département, sont chargés de contrôler les transporteurs routiers, publics et privés, et de constater les infractions aux dispositions législatives ou réglementaires, sur la Coordination des transports ferroviaires et routiers.

Ils peuvent être également chargés de certaines missions spéciales d'étude ou de surveillance par le Service Régional, les Chefs d'Arrondissement et les Fonctionnaires du Trafic.

Moniteurs de taxes.

Un agent est spécialement affecté à l'instruction des agents taxateurs des gares. Il peut être appelé à assurer les cours de taxation donnés dans les écoles d'Arrondissement.

◆ (1) Dans chaque Arrondissement, un agent appartenant au Groupement Personnel est spécialement chargé, entre autres travaux, de suivre les questions de prévention des accidents du travail.

A ce titre, il est appelé à faire des tournées sur le territoire de l'Arrondissement; il les fait le plus souvent possible en compagnie de l'Inspecteur du Service Régional, chargé de la prévention des accidents.

◆ (2) Ces Services sont placés sous l'autorité directe du Chef de Bureau d'Arrondissement.

◆ (3) Ces agents, investis d'une simple mission de contrôle, n'ont pas autorité pour donner des ordres au personnel des gares et des trains. Ils doivent se présenter aux Chefs d'établissement, autant que possible avant le commencement de leur mission, lorsque le caractère de cette dernière le permet et, en tout cas, après qu'ils l'ont remplie.

article 8 ♦ Service des trains.

Le Service des trains est dirigé, dans chaque Arrondissement, par un Inspecteur ou Sous-Inspecteur des trains (exceptionnellement un Inspecteur Divisionnaire) qui est assisté par des Contrôleurs des trains (1) dont l'un est, en principe, spécialisé au Contrôle de route et au service intérieur des trains de voyageurs.

Les attributions de ces agents sont fixées par l'Instruction Générale EX 1 d (Organisation du service des trains).

article 9 ♦ Vérification de la Comptabilité des gares.

Dans chaque Arrondissement, un Sous-Inspecteur ou Contrôleur de l'Exploitation — assisté, le cas échéant, d'un adjoint — est chargé de vérifier l'exactitude et la bonne tenue des écritures des gares de l'Arrondissement. Il effectue des vérifications comptables dans les conditions prévues par l'Instruction concernant la vérification des caisses et de la comptabilité des gares.

Il travaille en liaison :

- avec les Fonctionnaires chargés des Circonscriptions de Mouvement,
- avec les Fonctionnaires (Comptabilité) dépendant des Divisions Régionales Commerciales ou des Services Financiers.

article 10 ♦ Prévention des vols.

Dans chaque Arrondissement, un ou deux fonctionnaires sont chargés de traiter toutes les questions relatives à la prévention des vols, d'agir sur les Chefs d'établissement à ce sujet, et de diriger les équipes de prévention, ainsi que les agents de gardiennage et de ronde, tout en assurant la liaison avec les brigades de surveillance générale dépendant du Service Régional.

CHAPITRE 2

CIRCONSCRIPTIONS DE MOUVEMENT

article 11 ♦ Direction des Circonscriptions de Mouvement.

A la tête de chaque Circonscription de Mouvement est placé un fonctionnaire (Inspecteur Divisionnaire, Inspecteur, Sous-Inspecteur ou Contrôleur de l'Exploitation), qui prend le titre de **Chef de Circonscription de Mouvement**, et qui est responsable devant le Chef d'Arrondissement de la bonne exécution du Service dans son ensemble sur le territoire de la Circonscription. Il est, éventuellement, secondé par un Sous-Inspecteur ou Contrôleur de l'Exploitation et dispose d'un Secrétariat, limité au strict minimum (2), toutes les affaires courantes devant être traitées directement entre les gares et l'Arrondissement.

Les dirigeants des Circonscriptions de Mouvement ont autorité sur tous les agents des gares et des trains en service sur leur Circonscription.

article 12 ♦ Attributions administratives des Chefs de Circonscription de Mouvement.

Après le Chef d'Arrondissement et à l'échelon immédiatement inférieur, c'est le Chef de Circonscription de Mouvement qui détient l'autorité administrative sur sa Circonscription.

Les principales de ses attributions dans ce domaine sont les suivantes :

- Notation du personnel (3),
- Utilisation du personnel et organisation du travail dans les conditions fixées par l'Instruction Générale EX 5 a (Organisation du travail dans les gares),

♦ (1) Les agents désignés dans la présente Instruction sous la dénomination de Contrôleurs des trains peuvent être des Contrôleurs principaux, Contrôleurs, Contrôleurs adjoints des trains.

♦ (2) Le personnel du Secrétariat des diverses circonscriptions de Mouvement est rattaché administrativement aux gares.

♦ (3) Le Chef de Circonscription de Mouvement consulte le Chef de Circonscription de Trafic sur la notation du personnel des bureaux de gare G.V. et P.V., Litiges et Renseignements et des Chefs d'établissement jusqu'à la 3^e classe incluse, avant d'arrêter cette notation.

- Instruction professionnelle du personnel (1),
- Examens d'avancement en grade et interrogations de sécurité,
- Instruction de toutes les affaires importantes, quelle que soit leur nature et, notamment, les affaires disciplinaires sérieuses mettant en cause des agents des gares,
- Prévention des accidents.

Pour assurer correctement leurs fonctions, il est essentiel que les Chefs de Circonscription de Mouvement connaissent bien le personnel de leur circonscription. Ils doivent donc effectuer de très fréquentes tournées, multiplier les contacts avec les agents et, par l'intérêt qu'ils leur témoignent, susciter parmi eux une atmosphère de confiance et de collaboration.

article 13 ♦ Attributions "Mouvement" des Chefs de Circonscription de Mouvement.

Les Chefs de Circonscription de Mouvement surveillent toutes les opérations relatives au Service du Mouvement effectuées par les agents des gares et des trains sur le territoire de leur Circonscription.

Leurs **principales attributions** sont énumérées ci-après :

Ils contrôlent l'application des prescriptions de toute nature concernant la sécurité de la circulation des trains, vérifient, par épreuves, le bon fonctionnement des installations de sécurité, proposent les modifications qui sont de nature à renforcer la sécurité. Ils s'assurent que les consignes des postes sont à jour et qu'elles sont strictement observées par les agents intéressés ; assistés, le cas échéant, par les Contrôleurs de Sécurité, ils effectuent la mise en service des postes ou appareils nouveaux ou ayant subi des modifications.

Ils suivent la régularité de la circulation et reçoivent, à cet effet, les parties des graphiques de régulation correspondant à leur Circonscription, et, pour les lignes non régulées, les états de retards établis par les gares. Ils recherchent et proposent toutes mesures propres à supprimer les retards des trains ou à faciliter leur service. A chaque changement de service, ils examinent si les horaires conviennent et s'ils correspondent bien aux besoins. Ils surveillent la composition des trains de voyageurs. Lorsque des mouvements exceptionnels de voyageurs (marchés, fêtes, foires) doivent avoir lieu, ils font des propositions pour assurer ces transports et en surveillent l'exécution. Il en est de même lorsque doivent naître ou prendre fin sur leur Circonscription, des trafics exceptionnels ou temporaires de marchandises (foires, campagnes saisonnières).

Ils veillent à l'application correcte, par les gares, des instructions relatives à l'acheminement des wagons et des colis de toute nature, recherchent et proposent toutes les mesures destinées à améliorer l'exécution des transports.

Ils surveillent l'utilisation du matériel et sont chargés de sa répartition. Un agent leur est spécialement adjoint pour remplir, sous leur surveillance directe, les fonctions de répartiteur au 1^{er} degré, dans les conditions prévues par l'Instruction Générale EX 33 b (Répartition du matériel, des cadres et des agrès).

Les Chefs d'Arrondissement les chargent ou les tiennent au courant des études importantes intéressant leur Circonscription.

En cas d'accidents ou de difficultés, ils se consacrent entièrement au rétablissement de la situation, procèdent, s'il y a lieu, aux enquêtes et dressent les rapports utiles, dans les conditions prévues par l'Instruction Générale EX 26 c (Avis à donner en cas d'accidents, Rapports et enquêtes).

article 14 ♦ Attributions commerciales des Chefs de Circonscription de Mouvement.

A — **Trafic** — En liaison intime avec les Fonctionnaires « Trafic » ils suivent la défense et le développement du Trafic.

Ils surveillent la tenue extérieure et intérieure des gares, en particulier des locaux ouverts au public. Ils exigent de la part de tous les agents la plus grande politesse envers le public et les voyageurs.

Ils signalent aux Inspecteurs du Trafic les mesures pouvant avoir des répercussions sur le trafic. Ceux-ci, de leur côté, renseignent leurs Collègues des Circonscriptions de Mouvement sur tous les faits importants pouvant intéresser ces derniers.

B — **Comptabilité des gares** — Ils effectuent des vérifications comptables dans les conditions prévues par l'Instruction concernant la vérification des caisses et de la comptabilité des gares.

♦ (1) En liaison avec le Chef de Circonscription de trafic pour ce qui concerne l'instruction professionnelle des agents de bureaux de gare G.V. et P.V., Litiges et Renseignements.

article 15 ♦ Gares autonomes.

En principe, toutes les gares sont rattachées à une Circonscription de Mouvement. Exceptionnellement, certaines gares principales peuvent être autonomes. Dans ce cas, le Chef de gare (1) remplit, outre les attributions ordinaires du Chef de gare, celles qui incombent au Chef de Circonscription de Mouvement, telles qu'elles sont prévues par la présente Instruction.

CHAPITRE 3

CIRCONSCRIPTIONS DE TRAFIC

article 16 ♦ Direction des Circonscriptions de Trafic.

Suivant leur importance, les Circonscriptions de Trafic sont dirigées par des Inspecteurs Divisionnaires, des Inspecteurs, des Sous-Inspecteurs ou des Contrôleurs de l'Exploitation qui, dans les Circonscriptions les plus importantes, sont assistés d'un Adjoint, lequel peut avoir le grade de Sous-Inspecteur ou de Contrôleur de l'Exploitation.

Les Chefs de Circonscription de Trafic dépendent directement du Chef d'Arrondissement, sans intermédiaire. Toutefois, pour certaines études intéressant plusieurs Circonscriptions, le Chef d'Arrondissement peut, lorsqu'il le juge utile, charger l'un des dirigeants des Circonscriptions intéressées de centraliser et de coordonner les études correspondantes.

article 17 ♦ Attributions des Chefs de Circonscription de Trafic.

Les attributions des Chefs de Circonscription de Trafic sont les suivantes :

- défense et développement du trafic,
- propagande commerciale,
- études tarifaires,
- coordination des transports,
- surveillance des services extérieurs du chemin de fer, services de factage, bureaux de ville, services de réexpédition,
- surveillance des gares et directives à celles-ci pour l'exécution de toutes les opérations commerciales, notamment en matière de réclamations et litiges.

Ils apportent leur concours aux Chefs de Circonscription de Mouvement pour remédier à toutes les imperfections du service de nature à nuire à la réputation du chemin de fer, au bon accueil du public ou d'une façon plus générale, au bon rendement de l'Exploitation.

Les Chefs de Circonscription de Trafic ont, pour tout ce qui relève de leurs attributions, autorité sur les Chefs de gare. Ceux-ci doivent leur fournir les renseignements dont ils ont besoin et les consulter sur les questions de leur compétence qui peuvent se présenter.

Les Chefs de Circonscription de Trafic doivent être tenus au courant ou consultés à l'occasion des mesures de tous ordres pouvant avoir des répercussions sur le trafic. Ils recueillent les desiderata de la clientèle en vue de l'orientation à donner à l'action de l'ensemble des services.

Lorsque le Chef de Circonscription de Trafic dispose d'un Adjoint il peut, sous sa responsabilité et sa surveillance, lui déléguer un certain nombre d'affaires de son ressort, notamment le démarchage auprès de certains clients importants.

Pour les démarches courantes, il utilise certains agents de gares pendant une durée plus ou moins longue de leur service, conformément aux indications de la Consigne de la gare qui fixe par application de l'Instruction Générale EX 1 c (organisation du service dans les gares) la répartition du service entre les agents.

Les tournées des Chefs de Circonscription de Trafic et de leurs Adjoints doivent être très fréquentes. A cet effet, on doit éviter de leur attribuer une besogne de bureau trop étendue nécessitant un personnel de Secrétariat spécialisé (2).

Paris, le 5 octobre 1943.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

♦ (1) Il ne doit pas y avoir de gare dont le Chef ait le titre d'Inspecteur ou d'Inspecteur Divisionnaire.

♦ (2) Le personnel du Secrétariat des dirigeants de Circonscriptions de Trafic est rattaché administrativement aux gares.

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

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX 1 b

Paris, le 20 février 1939.

N° 1

ORGANISATION DES ARRONDISSEMENTS D'EXPLOITATION

L'une ou l'autre des prescriptions ci-après pouvant, pour telle ou telle Région, présenter des difficultés d'application immédiate, la mise en vigueur desdites prescriptions devra se faire par étapes, avec tous les délais et modalités progressives que jugeront utiles les Directeurs de l'Exploitation, et en recherchant en toutes circonstances les solutions les plus économiques.

Article 1^{er}. — Chefs d'Arrondissements et Adjoint.

Chaque Région est divisée, pour le Service de l'Exploitation, en Arrondissements : chacun d'entre eux a des limites territoriales bien définies et porte un numéro pris dans une série particulière à chaque Région.

Le Chef d'Arrondissement est chargé d'assurer, dans tous ses détails, la bonne marche du service sur tout le territoire qui lui est confié. Il se tient en liaison étroite avec ceux des Chefs d'Arrondissement de tous les Services dont la zone d'action coïncide en tout ou en partie avec la sienne, ou avec lesquels il a, d'une manière générale, des questions à traiter en commun.

Suivant l'importance de l'Arrondissement, le Chef d'Arrondissement est secondé par un ou deux Inspecteurs principaux adjoints : lorsqu'il y en a deux, un seul d'entre eux est désigné pour suppléer et remplacer au besoin, dans toutes les parties du Service, le Chef d'Arrondissement.

Exceptionnellement, le Chef d'Arrondissement peut être directement secondé, en outre du ou des Inspecteurs principaux adjoints, par un Inspecteur divisionnaire attaché à l'Arrondissement (1), auquel sont confiées certaines études et surveillances particulières nettement définies : de tels emplois peuvent être créés temporairement pour faire face à un travail spécial et de longue durée.

(1) Qui n'est ni le dirigeant du P. C. visé à l'article 3, ni l'Inspecteur des trains visé à l'article 8 ci-après.

Article 2. — Organismes de Direction dont dispose le Chef d'Arrondissement.

Pour recueillir les informations qui lui sont nécessaires, faire les études qu'il prescrit, transmettre ses ordres, l'aider dans sa tâche administrative et technique, le Chef d'Arrondissement dispose :

- d'un Poste de Commandement,
- d'un Bureau d'Arrondissement,
- d'Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation chargés de circonscriptions de mouvement (1),
- d'Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation chargés de circonscriptions de trafic (1),
- de Fonctionnaires spécialement chargés de vérifier la comptabilité des gares,
- s'il y a lieu, de spécialistes divers.

La répartition et l'importance de ces organismes sont déterminées en raison des besoins auxquels répond chacun d'entre eux. Elles varient d'un Arrondissement à l'autre.

Cette détermination doit être faite de manière à doter l'Arrondissement d'une ossature solide, mais aussi de façon à lui ménager une organisation souple et économique, bien adaptée aux fluctuations du trafic.

Article 3. — Poste de Commandement.

Une Note Générale indique les attributions, l'organisation et les principes de fonctionnement des Postes de Commandement (P. C.). Ces organismes — placés en principe dans le bâtiment même du siège d'Arrondissement — agissent au nom et par délégation des Chefs d'Arrondissement.

Suivant l'importance et les difficultés de l'Arrondissement, le P. C. est dirigé par un Inspecteur divisionnaire ou Inspecteur (parfois un Sous-Inspecteur) qui peut être secondé par un Sous-Inspecteur ou Contrôleur d'Exploitation. Ces dirigeants doivent faire des tournées toutes les fois que les circonstances le leur permettent.

Le P. C. comprend tout ou partie des divers organes suivants qui peuvent être fusionnés pour l'exécution des fonctions qu'ils représentent :

- la permanence-exploitation à laquelle est rattachée la commande centrale des agents des trains,
- le poste de régulation (P. R.) (2) ;
- les Agents chargés des questions de circulation et de répartition du matériel.

Article 4. — Bureau d'Arrondissement.

Tout Arrondissement comporte un bureau unique dirigé par un Chef de Bureau ou un Chef de Bureau principal.

(1) Le Chef d'Arrondissement doit veiller à ce qu'une liaison très intime existe entre les Inspecteurs (et contrôleurs) de l'Exploitation (Mouvement) et les Inspecteurs (et contrôleurs) de l'Exploitation (Trafic) pour l'étude et la solution des questions concernant leurs circonscriptions respectives.

(2) Les expressions « dispatching system » et « P. C. R. » ne doivent plus être employées.

Le Bureau se divise en trois groupements fondamentaux subdivisés eux-mêmes en un certain nombre de groupes de travail en quantité variable suivant l'importance et les difficultés de l'Arrondissement.

Les groupements fondamentaux sont les suivants :

- a) — Personnel et dépenses (administration du personnel, comptabilité des dépenses, budget, etc...),
- b) — Mouvement (accidents de circulation, études techniques, affaires militaires, etc...),
- c) — Trafic (affaires commerciales, comptabilité des gares, litiges, etc...).

Article 5. — Inspecteurs de l'Exploitation (Mouvement).

Le territoire de chaque Arrondissement est divisé par le Chef de l'Exploitation en circonscriptions de mouvement à limites nettement définies. Chacune de ces circonscriptions est désignée par un nombre de deux chiffres dont le premier est celui de l'Arrondissement (par exemple : circonscription de mouvement n° 33 du Sud-Ouest). Elle est placée normalement sous la direction d'un Inspecteur ou Inspecteur divisionnaire; certaines circonscriptions peu importantes sont dirigées par un Sous-Inspecteur ou Contrôleur de l'Exploitation.

Les Fonctionnaires chargés de la direction d'une circonscription de mouvement dépendent directement du Chef d'Arrondissement sans intermédiaire.

Ils assurent la surveillance de toutes les parties du Service de l'Exploitation, spécialement de la régularité de la circulation des trains et de la sécurité.

Ils effectuent la notation du personnel des gares. Ils surveillent l'organisation du service, l'utilisation du personnel et les dépenses; ils dirigent l'instruction professionnelle du personnel. Ils effectuent personnellement toutes les études importantes qui sont confiées à leur circonscription.

Ils doivent effectuer de très fréquentes tournées. A cet effet, on doit éviter de leur attribuer une besogne de bureau trop étendue qui nécessiterait un personnel de secrétariat spécialisé.

Article 6. — Contrôleurs de l'Exploitation (Mouvement).

Certains Inspecteurs divisionnaires ou Inspecteurs sont secondés exceptionnellement, d'une manière permanente ou temporaire, par un Contrôleur d'Exploitation (exceptionnellement Sous-Inspecteur) qui les assiste dans toutes les parties du service.

Article 7. — Gares importantes.

En principe, toutes les gares sont rattachées à une circonscription de mouvement, celle-ci étant dirigée par un Inspecteur divisionnaire lorsqu'elle comprend au moins une gare principale.

Exceptionnellement, et lorsqu'elles sont placées dans des conditions particulières, les gares principales peuvent être autonomes. Dans ce cas, le Chef

de gare principal (1) remplit, outre les attributions ordinaires du Chef de gare, celles prévues pour l'Inspecteur par la présente Note Générale : les Inspecteurs Principaux Adjoints étudient personnellement les questions très importantes intéressant les gares autonomes.

Article 8. — Inspecteurs des trains.

Les agents des trains sont rattachés administrativement et techniquement aux Arrondissements. Pour les surveiller et les instruire, chaque Arrondissement dispose de quelques gradés de la filière des Contrôleurs des trains placés eux-mêmes normalement sous l'autorité d'un Inspecteur ou Sous-Inspecteur des trains, exceptionnellement d'un Inspecteur divisionnaire.

L'Inspecteur des Trains est chargé :

- d'assurer l'instruction professionnelle et la notation des Agents des trains,
- de surveiller par de fréquentes tournées sur toutes les lignes de l'Arrondissement, le service et la tenue de ce personnel. Au cours de ces tournées, il examine les conditions dans lesquelles s'effectue en pratique la desserte des lignes et des gares, et en rend compte au Chef d'Arrondissement.

Article 9. — Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation (Trafic).

Le territoire de chaque Arrondissement est divisé par le Chef d'Exploitation en circonscriptions de Trafic à limites nettement définies. Chacune de ces circonscriptions est désignée par un nombre de deux chiffres dont le premier est celui de l'Arrondissement (circonscription de Trafic n° 33 du Sud-Ouest).

Suivant leur importance, les circonscriptions de Trafic sont dirigées par des Inspecteurs divisionnaires, des Inspecteurs, des Sous-Inspecteurs ou des Contrôleurs d'Exploitation. Chacun d'entre eux dépend directement du Chef d'Arrondissement, sans intermédiaire. Toutefois, pour certaines études intéressant le terrain de plusieurs circonscriptions, le Chef d'Arrondissement pourra, lorsqu'il le jugera utile, charger l'un des dirigeants des circonscriptions intéressées de centraliser et de coordonner les études correspondantes.

Les attributions des circonscriptions de Trafic sont les suivantes :

- défense et développement du trafic,
- propagande commerciale,
- études tarifaires,
- coordination marchandises,
- surveillance des gares et directives à celles-ci pour l'exécution de toutes les opérations commerciales.

L'Inspecteur (ou le Contrôleur) du Trafic doit être tenu au courant ou consulté à l'occasion des mesures de tous ordres pouvant avoir des répercussions sur le trafic.

A certaines circonscriptions de Trafic, il peut être adjoint un agent (exceptionnellement plusieurs) de la filière des Contrôleurs Techniques. En ce cas, le fonctionnaire chargé de la circonscription peut, sous sa responsabi-

(1) Il ne doit pas y avoir de gare dont le Chef ait le titre d'Inspecteur ou d'Inspecteur Divisionnaire.

lité et sa surveillance, déléguer à l'agent qui lui est adjoint, un certain nombre d'affaires de son ressort, notamment le démarchage auprès de certains clients.

Les tournées des Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation chargés de circonscriptions de Trafic doivent être très fréquentes. A cet effet on doit éviter de leur attribuer une besogne de bureau trop étendue qui nécessiterait un personnel de secrétariat spécialisé.

Article 10. — Sous-Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation (Comptabilité).

Des fonctionnaires spéciaux, du grade de Contrôleur Technique à Sous-Inspecteur, sont placés au nombre de 1 ou 2 par Arrondissement, sous les ordres des Chefs d'Arrondissement pour assurer, dans une circonscription déterminée, l'exactitude et la bonne tenue des écritures des gares.

Ils sont chargés notamment :

- de contrôler l'exactitude de la situation des caisses de tous les agents, de s'assurer de la concordance entre le numéraire ou les pièces régulières en tenant lieu et les chiffres résultant de l'arrêté des documents comptables,
- de relever et justifier les articles figurant au solde, de procéder, au moyen des titres de transport, à l'inventaire des marchandises restant en gare,
- de s'assurer que les frais de transport dus par les titulaires de comptes courants ne dépassent pas le montant de la consignation ou garantie bancaire.

Ils travaillent en liaison :

- avec les Inspecteurs, Sous-Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation chargés des circonscriptions de mouvement,
- avec les Fonctionnaires (Comptabilité) dépendant de la Région ou des Services Financiers.

Article 11. — Autres agents spécialisés de l'Arrondissement.

Les Arrondissements peuvent disposer, dans des cas spéciaux, et indépendamment des Fonctionnaires et Agents déjà visés, de divers spécialistes qui exercent sur leur terrain des fonctions bien déterminées (surveillance de la sécurité de la circulation, de l'acheminement des transports, de l'évolution du matériel, etc...); l'emploi de ces spécialistes doit être strictement limité aux besoins permanents ou temporaires.

Article 12. — Instructions données par les Chefs d'Arrondissement.

Les instructions publiées par les Directions Régionales et les Services d'Exploitation, pour déterminer, soit l'organisation à adopter ou les règles à suivre en permanence dans les diverses parties du service, soit les dispositions d'ensemble à appliquer pendant une certaine période (horaires et documents annexes par exemple) doivent être suffisamment complètes et précises pour se suffire à elles-mêmes. Si des détails d'application doivent être indiqués, ce doit être par voie de consigne locale, établie sur directives particulières de l'Inspecteur et au besoin du Chef d'Arrondissement (Art. 5 de l'O. G. N° 3).

Il ne doit donc exister en fait d'instructions d'Arrondissement à caractère

général et permanent, que certaines instructions d'application des Instructions permanentes et leur nombre doit être aussi réduit que possible.

L'application progressive de cette prescription facilitera la tâche du personnel d'exécution et des bureaux d'Arrondissement.

Article 13. — Statistiques de personnel.

Pour les statistiques de personnel, les agents d'un Arrondissement sont répartis comme suit, sauf instructions contraires :

a) Personnel de Direction.

- Chef d'Arrondissement et Adjoint,
- Inspecteurs Divisionnaires, Inspecteurs, Sous-Inspecteurs et Contrôleurs d'Exploitation, sauf, le cas échéant, ceux qui sont chargés du contrôle des comptabilités et qui sont visés en *b)* ci-après.

b) Personnel de l'Arrondissement.

- Personnel du Bureau d'Arrondissement proprement dit,
- Personnel du Poste de Commandement, autre que les Dirigeants qui figurent dans *a)* ci-dessus,
- Agents secondant les Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation (Trafic),
- Tous les Agents chargés du contrôle des comptabilités (art. 10),
- Spécialistes divers (art. 11) autres que ceux pouvant être compris dans *a)* ci-dessus.

c) Personnel des trains.

- Agents de la filière des agents de trains y compris les Dirigeants, autres que ceux entrant dans la rubrique *a)* ci-dessus, mais non compris le personnel des « commandes » locales.

d) Personnel des gares.

- Agents appartenant aux divers établissements de l'Arrondissement, y compris ceux affectés aux remplacements (1) et ceux des commandes locales d'agents de trains, mais non compris le personnel d'entreprises.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

(1) Les intérimaires sont compris dans les cadres des gares de leurs résidences, soit dans un groupe spécial rattaché pour ordre à la gare (ou l'une des gares) du siège d'Arrondissement.

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

Me

CIRCULAIRE N° 1
pour l'application
DE LA NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE M. - Affaires Générales

SÉRIE M. T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° 1A¹

SÉRIE V. B. - Affaires Générales

N° 6A⁶

N° 6A⁴

Col.

Nm

15

Paris, le 1^{er} Février 1939.

**ROLE ET FONCTIONNEMENT DES POSTES DE COMMANDEMENT, DES PERMANENCES
ET DES POSTES DE RÉGULATION, AINSI QUE DES AUTRES ORGANES
D'ARRONDISSEMENT D'EXPLOITATION DÉPENDANT DES POSTES DE COMMANDEMENT**

La Note Générale rappelée ci-dessus définit le rôle et énonce les principes du fonctionnement des Postes de Commandement, des Permanences, des Postes de régulation, et, pour ce qui est des Arrondissements d'Exploitation, des autres organes dépendant des Postes de Commandement (groupes de la circulation et de la répartition).

La présente Circulaire a pour but de donner un certain nombre de directives techniques dont les Régions devront tenir compte pour l'application des principes de la Note Générale, ainsi que pour tout ce qui concerne l'organisation générale des liaisons téléphoniques.

CHAPITRE PREMIER

Organisation d'ensemble

(Article 1^{er} de la Note Générale.)

Article premier. — Généralités. — Fusion éventuelle des divers postes.

Le développement à donner à l'organisation dépend essentiellement des caractéristiques de chacun des Arrondissements qui en fait l'objet et notamment de l'importance ou des difficultés particulières du trafic.

L'article 1^{er} de la Note Générale prévoit que les divers postes, dont les fonctions sont bien délimitées, peuvent être, selon l'importance de leur activité, fusionnés entre eux, soit d'une manière permanente, soit certains jours ou pendant certaines périodes de la journée, de façon à réaliser des dispositifs aussi économiques que possible.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne le **Service de la Traction** les attributions du P. C. Traction peuvent, dans certains cas, être dévolues temporairement ou définitivement à la Permanence Traction.

Dans les mêmes conditions, et en ce qui concerne le Service de l'Exploitation, le poste de régulation peut être appelé à assurer les fonctions de la permanence Exploitation, en plus de ses fonctions habituelles (cas d'un arrondissement où la circulation est peu chargée dans son ensemble).

L'agent titulaire du poste de la permanence Exploitation peut éventuellement, le dimanche, par exemple, assurer tout ou partie des fonctions de la Commande centrale des agents de trains et du groupe de la répartition.

Enfin, d'une manière générale, et d'accord entre les Services Régionaux de l'Exploitation et de la Traction, les attributions des Agents de la Traction (P. C. Traction, permanence Traction) peuvent être confiées temporairement ou définitivement aux agents de l'Exploitation (P. C. Exploitation, permanence Exploitation et même poste de régulation).

Article 2. — Application progressive.

La mise en vigueur immédiate de l'organisation complète prévue par la Note Générale peut présenter des difficultés pour certaines Régions. Cette mise en vigueur pourra, en conséquence, s'effectuer par étapes successives.

CHAPITRE II

Fonctionnement des postes de commandement

(Article 3 de la Note Générale.)

Article 3. — Relations des dirigeants des P. C. avec les Chefs d'Arrondissement.

Les dirigeants des P. C. sont, avant tout, des délégués des Chefs d'Arrondissement dont ils dépendent. Ils doivent rendre compte chaque jour de la situation et de leur activité à ces Chefs d'Arrondissement.

Ils saisissent en outre ceux-ci rapidement de tout fait susceptible d'influer de façon sensible sur le service du mouvement et en particulier des accidents ou incidents notables. Ils leur soumettent les études d'une certaine importance qui leur ont été confiées ou dont ils ont pris l'initiative.

Article 4. — Relations des dirigeants Exploitation et Traction entre eux.

Le dernier alinéa de l'article 3 de la Note Générale prévoit qu'en cas de divergence de vues sur les mesures à prendre, la priorité appartient au représentant de l'Exploitation.

Il est précisé que les mesures visées sont exclusivement celles relatives à l'exécution des transports et le dégagement des triages.

Article 5. — Postes de Commandement importants.

Dans de tels P. C., le dirigeant Exploitation qui est un Inspecteur Divisionnaire ou un Inspecteur, peut être secondé par un agent du grade de Sous-Inspecteur ou de Contrôleur d'Exploitation.

CHAPITRE III

Fonctionnement des permanences

(Article 5 de la Note Générale.)

Article 6. — Généralités sur les permanences.

Les permanences, tout en exerçant un rôle actif, doivent s'attacher à éviter que les organismes d'exécution (gares et dépôts) puissent se croire dispensés de prendre en temps utile les initiatives dictées par leurs conditions de fonctionnement et par les circonstances.

En cas de désaccord entre la permanence Exploitation et la permanence Traction sur les moyens à employer pour assurer l'exécution des transports et le dégagement des triages, il est référé aux dirigeants du P. C. En l'absence de ces derniers, la décision appartient à la permanence Exploitation.

Article 7. — Permanence Exploitation. — Organisation.

Les fonctions de la permanence Exploitation doivent être assurées sans interruption, conformément aux directives de l'article 1^{er} de la présente Circulaire.

L'agent titulaire du poste est normalement un contrôleur technique, ou un contrôleur technique principal, exceptionnellement un contrôleur de l'Exploitation.

Pour la partie de son service relative à la Commande centrale des agents des trains, cet agent est généralement secondé par un agent spécialisé, sauf peut-être certains jours ou à certaines heures moins chargés.

Article 8. — Permanence Exploitation. — Transport des marchandises G. V. et P. V. — Dégagement des Triages.

Les diverses solutions à apporter au problème d'acheminement des reliquats de wagons, lorsqu'il doit s'en produire après le départ ou la suppression des trains réguliers, doivent être déterminés par la permanence dans le cadre général des instructions de lotissement.

Ces solutions peuvent procéder de tout ou partie des mesures suivantes :

- arrêts exceptionnels à prescrire ;
- dérogation à certaines règles de lotissement, d'affectation des trains et à celles concernant les minima de tonnage des trains ;
- emploi d'une machine plus puissante que celle prévue au roulement ;
- fourniture de la double traction ou du renfort ;
- utilisation des h. l. p. de machines ;
- mise en marche de trains en sus des trains réguliers.

La suppression des trains réguliers ne doit être envisagée et prescrite par la permanence, que lorsque cette mesure est bien justifiée par l'insuffisance d'éléments, et par une économie réelle et sensible. Il ne doit pas en résulter des retards inadmissibles dans l'acheminement des transports ainsi différés, et en particulier de ceux faisant l'objet d'acheminements spéciaux.

La permanence Exploitation se tient en liaison étroite avec les gares de sa zone d'action.

Toutes ces gares doivent, dans les conditions fixées par les instructions de lotissement, transmettre à la permanence Exploitation tous renseignements utiles concernant leur fonctionnement et leur situation. Elles doivent, en même temps, formuler leurs propositions sur les mesures à prendre.

En possession de ces renseignements, la permanence Exploitation prend les décisions utiles, notamment en ce qui concerne les suppressions de trains ou les mises en marche des trains en sus des trains réguliers. En particulier, elle fixe les marches à utiliser pour la circulation de ces trains compte tenu des disponibilités en machines et en personnel d'accompagnement: elle s'entend à cet effet avec la permanence Traction. Elle surveille la bonne exécution des instructions relatives aux acheminements spéciaux.

En ce qui concerne **les transports de détail G V et P V** la permanence Exploitation doit surveiller leur acheminement et, dans ce but, suivre notamment le fonctionnement des Centres de transbordement G. V. et P. V. qui doivent la renseigner sur leur situation.

La permanence Exploitation prend, le cas échéant, les mesures voulues pour remédier aux difficultés signalées et éviter tout retard dans l'acheminement des colis.

Elle étudie et propose, s'il y a lieu, les modifications à apporter au régime du vagonnage des colis G. V. et P. V.

La permanence Exploitation a qualité pour prescrire les mesures propres à **dégager les gares de triage** qui se trouvent encombrées par suite des difficultés éprouvées dans l'écoulement normal de leurs éléments (trains retenus faute de machine et de brigade, ou par suite de l'encombrement des gares destinataires). Lorsque ces mesures revêtent une certaine importance, elle en réfère au P. C.

Article 9. — Permanence Exploitation. — Transport des voyageurs.

La permanence Exploitation doit surveiller les transports de voyageurs qui s'effectuent en dehors du service régulier (trains supplémentaires, facultatifs et spéciaux). Elle doit, d'accord avec la permanence Traction, donner des directives au sujet de ces transports lorsqu'il s'agit de mises en marche de trains nécessitées par des besoins imprévus (affluence de voyageurs, trains à créer pour remplacer des trains en retard ou assurer des correspondances manquées par ces derniers, etc...). Pour cela, la permanence Exploitation est amenée à recueillir auprès des gares des renseignements sur l'état d'occupation des trains, notamment des autorails, renseignements qu'elle transmet aux gares intéressées en vue de ces mises en marche.

En ce qui concerne les programmes de trains supplémentaires et spéciaux de voyageurs établis à l'avance (tels que ceux des périodes de fêtes), la permanence Exploitation doit surveiller et faciliter leur application. Elle donne les directives nécessaires, s'il y a lieu de déroger à ces programmes par suite d'événements imprévus.

Article 10. — Commande centrale des agents de trains.

La Commande centrale des agents de trains, placée sous la dépendance immédiate de la permanence Exploitation, fonctionne suivant les directives ci-après ;

Toute gare de formation ou de relais comprise dans la zone d'action de la Commande centrale met à la disposition de cette dernière tous les agents des trains **non rattachés** à cette gare qui lui parviennent et qui ne suivent pas un roulement régulier. Cette mise à disposition est accompagnée d'un certain nombre de renseignements indispensables relatifs au service déjà effectué par ces agents.

De même, toute gare de formation ou de relais informe la Commande centrale lorsqu'elle met en service dans un train ne figurant pas dans un roulement régulier, des agents de trains **rattachés à cette gare**.

La Commande centrale donne les instructions utiles pour l'utilisation des agents de l'une ou l'autre catégorie qui lui sont ainsi signalés. **Elle s'efforce avant tout d'éviter les dérogations et les parcours haut-le-pied inutiles.**

Elle peut aussi être appelée à faire modifier le service régulier dans des cas bien justifiés, par exemple, pour faire face à un besoin urgent.

La Commande centrale est en mesure de rapprocher les renseignements fournis directement par les bureaux de commande des gares, de ceux qui sont portés à sa connaissance par les dépêches relatives à la composition des trains et à leur accompagnement.

La permanence Exploitation tient compte, dans le choix des marches à utiliser pour les trains non réguliers, des facilités plus ou moins grandes offertes par la Commande centrale pour leur accompagnement, notamment lorsque les autres éléments (utilisation des machines, délais d'acheminement, faculté de réception des gares, etc...) laissent une certaine latitude dans ce choix.

Les fonctions ainsi définies de la Commande centrale constituent un minimum. Elles correspondent à ce qui peut être demandé à cet organisme lorsque l'Arrondissement comprend un nombre appréciable de gares ayant un fort effectif d'agents de trains.

Mais, comme le prévoit le dernier alinéa de l'article 5, § A, de la Note Générale, ces fonctions peuvent être avantageusement étendues, lorsqu'elles sont assurées par un agent spécialisé :

- soit jusqu'à la commande pure et simple du personnel de la réserve de toutes les gares pour l'accompagnement des trains non réguliers.
- soit même jusqu'à l'utilisation complète de ce personnel, y compris l'attribution des repos et congés, les détachements, etc...

Cette extension des attributions de la Commande centrale permet de réaliser des économies de personnel de commande dans les gares.

Article 11. — Permanence Traction.

L'action de la permanence Traction pour obtenir une bonne utilisation de machines s'exerce auprès des dépôts et, en cas de besoin, auprès des gares (notamment si la permanence Exploitation n'est pas en mesure d'intervenir).

Cette action vise essentiellement les machines qui ne font pas partie d'un roulement régulier ou qui sont sorties momentanément d'un tel roulement. Pour ces machines, la permanence Traction s'efforce d'éviter les parcours inutiles (h. l. p. ou en adjonction), toutes les fois que la chose est possible compte tenu du service à effectuer et des règles de travail du personnel.

Mais la permanence Traction s'occupe également des machines en roulement régulier. Elle peut être appelée à modifier accidentellement le service régulier dans des cas bien justifiés et à proposer des modifications à

ce service par la réfection des roulements dont l'application présente des inconvénients chroniques.

La permanence Traction intervient aussi dans la fourniture des machines de manœuvres, notamment s'il s'agit de périodes exceptionnelles, ou si la fourniture doit entraîner un déplacement de machine.

Les dépôts donnent d'office à la permanence Traction les renseignements relatifs à toutes les machines qui ne suivent pas un roulement régulier ou qui sont sorties d'un tel roulement.

Ils l'avisent de tous les incidents dont ils ont connaissance et devant influencer sur le service des machines.

De son côté, la permanence Traction donne aux dépôts :

- les renseignements qui leur sont nécessaires sur le tonnage des trains non réguliers, d'après ceux fournis par les gares à la permanence Exploitation ;
- des indications aussi précises que possible sur les prévisions de trafic pouvant motiver la mise en marche de trains en plus des trains du service régulier (transports commerciaux ou matériel vide) ainsi que sur les incidents portés à sa connaissance et pouvant entraîner une perturbation importante de la circulation ;
- des directives pour l'utilisation des machines qu'elle contrôle en se basant sur les renseignements et avis reçus des dépôts, et dont le service est enregistré par ses soins.

Elle a qualité pour suggérer, et au besoin prescrire, les mesures nécessaires pour faire aider un dépôt par un dépôt voisin, en cas d'insuffisance momentanée des moyens du premier en machines ou en personnel.

La permanence Traction intervient auprès des établissements et organismes intéressés à la traction électrique dans des conditions précisées par des consignes particulières.

Article 12. — Action des permanences communes Exploitation-Traction pour l'amélioration du service.

Cette action est prévue par l'article 5, § B de la Note Générale, qui indique les points principaux sur lesquels doit porter la recherche de l'amélioration du service (régularisations et dérégularisations, réduction des escales, modification du lotissement, modification des roulements de machines et d'agents des trains).

Des améliorations peuvent être aussi recherchées :

- par la modification des itinéraires d'acheminement,
- par l'accélération des parcours,
- par la modification du régime de manœuvres des gares.

Article 13. — Liaisons entre les permanences voisines.

Pour que les dépôts et les gares de triage puissent adapter en temps voulu leurs moyens en personnel et matériel au trafic prévu, il est nécessaire que les permanences leur fournissent aussi longtemps que possible à l'avance des prévisions de trafic, notamment lorsqu'il s'agit des courants importants (forts mouvements de matériel vide, campagnes temporaires de primeurs, trains complets de combustibles, etc...).

Pour remplir cet office, les permanences doivent dépasser le cadre de l'Arrondissement et se mettre en rapport avec les permanences des Arrondissements voisins.

CHAPITRE IV

Postes de régulation ⁽¹⁾

(Articles 6 et 7 de la Note Générale)

Article 14. — Organisation des postes de régulation.

Elle est indiquée dans son ensemble par l'article 6 de la Note Générale et doit, également, s'inspirer des directives ci-après :

- Pour améliorer le contrôle de la marche des trains, les circuits de lignes spécialisés sont avantageusement complétés par des « antennes » reliant le poste à des points particuliers importants appartenant à des lignes adjacentes non soumises à l'action du régulateur.
- Le régulateur est normalement un agent des échelles 7 à 12 (suivant l'importance du poste), de la filière des contrôleurs techniques. Il doit avoir une connaissance complète des questions relatives à la circulation, et être très au courant des installations des lignes et des gares.

Le rôle essentiel du régulateur étant d'assurer et de contrôler la régularité de la marche des trains de toute nature, on ne doit lui confier des fonctions accessoires que dans la mesure où l'exercice de ce rôle ne risque pas d'en souffrir : tout dépend, dans cet ordre d'idées, de l'importance de la circulation sur les lignes qu'il a à surveiller. Le poste de régulation peut en particulier se voir confier les fonctions dévolues à la permanence Exploitation, pour les lignes peu chargées, soit en tout temps, soit seulement à certaines heures.

Les opérateurs secondent le régulateur soit en permanence soit seulement certains jours ou à certaines heures chaque jour. Ils reçoivent alors les communications transmises par les postes reliés au circuit et les enregistrent, s'il y a lieu : ils appellent (ou font appeler) ces postes pour leur demander des renseignements ou leur en fournir, soit d'office, soit sur l'ordre du régulateur. Ils tiennent le graphique réel de la circulation. Ce sont normalement des agents de l'échelle 5.

Pour les communications à échanger avec le poste de régulation, chacun des postes reliés au circuit se trouve dans l'une des deux situations ci-après :

- 1^o) postes pouvant être appelés directement par le régulateur. Ce sont ceux placés aux points particulièrement intéressants pour la circulation et ceux occupés par des agents avec lesquels le régulateur doit communiquer fréquemment ;

(1) Les expressions « Dispatching system », « Dispatcher », « P. C. R. » ne devront plus être employées. Pour éviter toute confusion, les « régulateurs de gare » devront être dénommés « Chefs de circulation ».

2°) postes ne pouvant pas être appelés directement par le régulateur.

La nature des renseignements à fournir d'office par les postes, en dehors des cas d'anomalie et d'incidents est fixée de façon précise par des consignes. Pour l'établissement de ces consignes, les postes doivent être groupés en des catégories (aussi peu nombreuses que possible) qui diffèrent par la nature de ces renseignements (par exemple, les heures de passage, de départ, d'arrivée, les retards ou avances de tout ou partie des circulations).

Article 15. — Fonctionnement des postes de régulation-Généralités.

L'article 7 de la Note Générale indique que l'intervention du régulateur, notamment en ce qui concerne la sécurité, est réglée par des instructions de Service complétées par des consignes locales. Ces dernières peuvent être particulières à des postes de régulation déterminés, ou communes à plusieurs postes.

Le régulateur doit :

- 1° — **informer** les gares, les dépôts et les postes, soit d'office, soit sur leur demande ;
- 2° — **conseiller** les Chefs de service des gares au sujet des dispositions à prendre, notamment en cas de perturbation dans la circulation ;
- 3° — leur **prescrire dans des cas déterminés** l'application de mesures spéciales, que le régulateur, en vertu des instructions réglementaires a seul qualité pour ordonner.

L'initiative du régulateur est essentielle dans les dispositions à prendre toutes les fois qu'un train, quelle que soit sa nature, devient une gêne pour la circulation régulière des autres trains de même sens ou de sens contraire.

Les consignes particulières de chaque poste de régulation prévoient les cas et les conditions dans lesquels doivent être enregistrées par le régulateur, d'une part, et les organes d'exécution, d'autre part, les communications échangées.

Les instructions de Service et les consignes locales visées ci-dessus doivent en outre s'inspirer des directives contenues dans les articles 16 à 23 ci-après.

Article 16. — Annonce des retards.

Les conditions essentielles de l'annonce des retards par le régulateur, par l'intermédiaire de l'opérateur s'il y a lieu, sont les suivantes :

- 1° — **Gares.** — Elles doivent toujours se renseigner auprès du régulateur, sur les retards des trains. Mais le régulateur doit signaler d'office ces retards aux gares qui sont intéressées à les connaître d'après le rôle qu'elles ont à jouer dans la circulation (garages, bifurcations par exemple).
- 2° — **Dépôts.** — L'annonce des retards d'une certaine importance aux dépôts est indispensable, en raison de leur répercussion sur le service des machines.

Dans tous les cas, les gares de formation, de relais et terminus sont chargées de l'annonce des retards aux dépôts intéressés en y ajoutant toutes précisions locales utiles.

Le régulateur doit cependant faire l'annonce directe aux dépôts dans les cas où elle présente un caractère d'urgence (par exemple, lorsque la machine du train en retard doit assurer un nouveau service à bref délai).

3° — **Autres postes de régulation.** — Les postes de régulation doivent s'annoncer entre eux les retards d'une certaine importance des trains de toute nature intéressant deux ou plusieurs postes, ainsi que les variations sensibles de ces retards.

Les taux minima à adopter pour les retards et leurs variations faisant l'objet d'annonces d'office, varient avec la nature des trains et les circonstances locales.

Article 17. — Annonce de la composition des trains.

Pour intervenir en connaissance de cause dans la circulation d'un train, le régulateur a besoin en général de connaître certains éléments essentiels de la composition de ce train : tonnage, nombre de véhicules ou d'essieux, type de la ou des machines qui le remorquent.

Il se renseigne à cet effet auprès de la permanence Exploitation qui, entre autres renseignements fournis par les gares, reçoit ceux relatifs à la composition détaillée des trains de toute nature.

En cas d'urgence, il questionne directement les gares d'origine et de relais.

Sur les lignes dont le trafic est peu chargé, on peut envisager que les annonces des compositions de trains aux gares et à la permanence soit transmises pas l'intermédiaire du poste de régulation.

Article 18. — Circulation des trains de service.

Le régulateur doit surveiller tout particulièrement la circulation des trains de service de la voie (1). La régularité de la marche des trains de service a, en effet, une grande importance au point de vue du rendement des chantiers et même de la sécurité de la circulation.

Pour faciliter la circulation et le fonctionnement de ces trains, il est indispensable qu'une entente très étroite soit réalisée entre le régulateur, les gares et le chef de transport ou l'agent de la S. N. C. F. chef de chantier, entente dans laquelle le régulateur joue le rôle de direction.

Le régulateur doit donc connaître de façon précise le programme de travail établi pour le train de service et le ou les chantiers intéressés.

Le régulateur fait en général aviser par les gares intéressées, les chefs de transport ou de chantier du moment où ces trains peuvent partir d'une gare pour circuler sur la ligne et leur font indiquer la durée des intervalles libres.

Des avis analogues sont donnés aux gares où ces trains doivent arriver.

Il est avantageux, pour faciliter ces relations, de prévoir l'usage des postes téléphoniques mobiles, reliés en principe au réseau de régulation, notamment pour les chantiers dont le fonctionnement s'annonce comme particulièrement délicat.

Dans le même but, les chefs de transport ou chefs de chantier peuvent utiliser les postes ou prises téléphoniques de pleine voie installés sur les lignes importantes, qui sont reliés en permanence au réseau de régulation.

(1) Trains de ballast, de matériaux, de désherbage, draines.

Article 19. — Secours et accidents.

L'article 6 de la Note Générale définit le rôle du régulateur en pareil cas.

Il est précisé que :

- 1° — lorsque le régulateur n'est pas encore en possession de renseignements précis sur l'accident permettant d'envisager de façon ferme l'envoi de moyens de secours (machine de secours, wagon de secours, grue de relevage, secours médicaux) mais qu'il y a lieu de penser qu'ils seront nécessaires, il ne doit pas hésiter à **alerter** suffisamment à l'avance les établissements (gares et dépôts) chargés de la mise en œuvre de ces moyens.

De son côté, il envisage les mesures utiles à leur acheminement.

- 2° — s'il s'agit effectivement d'un accident d'une certaine importance, le régulateur avise sans délai le dirigeant du P. C. dont il dépend, lequel prend alors effectivement la direction du Service.

Article 20. — Détournements et déviations de trains.

En dehors des cas d'interception de lignes, pour lesquels les mesures relatives aux détournements sont prévues à l'avance, le régulateur doit avoir la possibilité (d'accord s'il y a lieu avec les autres régulateurs intéressés) de prescrire un détournement ou une déviation de train lorsqu'il y a avantage pour la régularité de la circulation, à reporter la circulation d'un ou plusieurs trains d'une voie sur une autre voie affectée à la circulation de même sens (lignes à quatre voies, ou ensemble de deux lignes à double voie qui se séparent sur un certain parcours pour se rejoindre ensuite).

Les lignes sur lesquelles ces détournements ou ces déviations peuvent être prescrits, et les trains pouvant être détournés, doivent être choisis de manière à ne pas altérer sensiblement la desserte des dites lignes.

Article 21. — Distribution et contrôle de l'heure.

Sur les lignes soumises à l'action d'un poste de régulation, il y a avantage à profiter des liaisons permanentes du poste de régulation avec les gares et les postes pour effectuer journellement la remise à l'heure des appareils de chronométrie de ces gares et postes par l'intermédiaire du régulateur.

Ce dernier peut aussi être chargé, à ce sujet, de certaines opérations de contrôle.

Article 22. — Liaison des postes de régulation entre eux.

En outre des communications déjà visées et relatives aux retards et aux détournements ou déviations de trains, les postes de régulation doivent transmettre tous renseignements ou avis intéressant les circonscriptions de régulation voisines aux postes de régulation dont elles dépendent.

Article 23. — Chefs de circulation. Liaison avec le poste de régulation.

Dans certaines gares très importantes, la coordination des divers organes de circulation (Chefs de services, postes de manœuvres et d'aiguillage, télégraphe, dépôt) est rendue difficile par la fréquence des mouvements ou par l'étendue de la gare et la multiplicité de ses chantiers.

Cette coordination peut être assurée par un poste de « Chef de circulation » qui dispose de relations téléphoniques directes avec les divers organismes de la gare.

Le titulaire de ce poste est d'un grade qui lui permet de commander à ces organismes pour régler tous les mouvements s'effectuant à l'intérieur de la gare.

Pour remplir son rôle qui présente un certain nombre d'analogies avec celui de régulateur, le **Chef de circulation doit se tenir en liaison étroite avec le poste de régulation** de manière à être renseigné exactement sur la circulation sur la ligne.

CHAPITRE V

Groupe de la circulation

(Article 8 de la Note Générale.)

Article 24. — Surveillance de la circulation.

Le groupe de la circulation dépendant du P. C. effectue en premier lieu la surveillance de la circulation sur l'ensemble des lignes de l'Arrondissement.

En ce qui concerne les lignes soumises à l'action du poste de régulation :

- 1° — le graphique de la circulation doit être établi de façon à permettre l'inscription non seulement de la marche suivie par les trains, mais aussi de renseignements sommaires au sujet des anomalies qu'elle présente. L'examen des autres documents (journaux de trains, rapports de route ou feuilles de marche, qui doivent obligatoirement passer par le P. C.) peut, dans certains cas, permettre de compléter l'analyse de ces anomalies, mais il ne doit pas être systématiquement fait appel à eux.
- 2° — l'examen du graphique **en cours d'établissement** permet au dirigeant du P. C. de suivre les irrégularités, soit qu'il les constate lui-même, soit que son attention ait été appelée sur elles par le régulateur et, le cas échéant, de les redresser et de les réprimer sans retard, soit par des observations téléphoniques, soit au moyen de notes écrites établies par le groupe de la circulation.
- 3° — le graphique **de la veille** est présenté par le dirigeant du P. C. au Chef d'Arrondissement à l'appui de son compte rendu journalier. L'examen détaillé de ce graphique permet au dirigeant du P. C. assisté de ses agents spécialisés, de déceler la totalité des anomalies de la circulation, de suivre celles qui le méritent et, en tous cas, de rechercher les causes des anomalies systématiques en vue de leur suppression.

Le P. C. Traction, ou à défaut la permanence Traction, doit tirer partie des travaux de surveillance effectués dans les conditions ci-dessus et suggérer certains contrôles particuliers.

Outre les rapports d'incidents, d'accidents, statistiques de retards, le groupe de la circulation reçoit les comptes rendus d'événements notables

ayant influé sur la circulation des trains (fêtes, foires, manifestations diverses ayant motivé une affluence de voyageurs, pointes de trafic marchandises, etc...).

Les rapports d'accidents sont ensuite envoyés au bureau d'Arrondissement chargé de l'étude complète des questions d'accidents.

Le groupe de la circulation assure enfin la liaison de l'Arrondissement avec le Service Régional de l'Exploitation pour la fourniture de tous renseignements et statistiques relatifs à la régularité de la circulation.

Article 25. — Études d'amélioration du service.

Le groupe de la circulation effectue en second lieu, les études détaillées d'amélioration du service : ces études peuvent porter sur le service des trains (modification des horaires, de l'affectation des trains, des wagons de détail, etc...) ou sur le service des gares (service du personnel, moyens de manœuvres, méthodes de travail, etc...).

Le groupe de la circulation effectue ces études en liaison avec les autres organismes intéressés du P. C. (permanence s'il s'agit d'une question intéressant l'acheminement des transports) ou du bureau d'Arrondissement (groupement du personnel, par exemple).

Pour les mener à bien, il est indispensable que le groupe de la circulation dispose d'une documentation statistique détaillée, notamment sur l'utilisation réelle des trains de marchandises.

Le dirigeant du P. C. met au point ces études d'accord, s'il y a lieu, avec les gares et les Inspecteurs des circonscriptions de Mouvement, avant de les soumettre au Chef d'Arrondissement.

Article 26. — Transports à la demande et travaux divers.

Le groupe de la circulation est enfin chargé de la mise au point des transports à la demande et de travaux divers. Il les étudie dans le cadre de l'organisation en vigueur et prépare les avis du Chef d'Arrondissement relatifs à ces transports et travaux, ce qui se traduit par :

- le choix des trains (réguliers, facultatifs et spéciaux) par lesquels ces transports seront faits ;
- l'étude et la mise au point, en liaison avec la Division Régionale du Mouvement, des horaires de trains spéciaux de voyageurs (pèlerins, foires, troupes, etc...) et de marchandises dont la mise en marche est décidée ;
- les instructions relatives aux transports de matériaux, aux travaux de la Voie, aux ralentissements temporaires, etc...

Les fonctions du groupe de la circulation peuvent être assurées, la nuit et les jours de chômage du personnel de bureau, par la permanence Exploitation et même par le poste de régulation.

CHAPITRE VI

Groupe de la répartition

(Article 9 de la Note Générale.)

Article 27. — Répartition du matériel à marchandises et à voyageurs.

Le groupe de la répartition est chargé, sous la dépendance du P. C. et en liaison avec la permanence, d'assurer la répartition du matériel roulant. Les fonctions attribuées au groupe de la répartition doivent être tenues de façon continue, sans jours de chômage. Au besoin, elles peuvent être assurées certains jours moins chargés par des agents non spécialisés mais appartenant aussi au P. C.

La répartition du matériel à marchandises s'effectue conformément aux instructions spéciales données à ce sujet.

Le groupe de la répartition s'occupe en principe du matériel à voyageurs de toute nature, mais plus spécialement de la réparation des voitures et fourgons devant entrer dans la composition des trains rapides, express et directs.

En ce qui concerne ce dernier matériel, dont l'évolution est minutieusement prévue pour le service régulier (et même pour certains trains facultatifs et spéciaux), par les roulements établis par la Division Régionale du Mouvement, le groupe de la répartition intervient téléphoniquement :

- a) pour surveiller l'application de ces roulements ;
- b) notamment aux périodes de fêtes pour faire acheminer, réserver ou rapatrier en liaison avec le Service Régional, le matériel destiné ou ayant servi à la formation des trains supplémentaires, facultatifs, spéciaux (faisant partie ou non du programme fixé à l'avance).

Le groupe de la répartition intervient toujours par relations téléphoniques urgentes et fréquentes, même s'il ne s'agit pas exclusivement de matériel express, pour les mouvements importants exigeant un fort groupement de voitures (transports militaires, pèlerinages, trains d'excursions, etc...) ainsi que pour la transmission rapide aux gares des ordres de répartition recommandés.

La répartition du matériel à voyageurs et à marchandises crée de multiples problèmes d'acheminement de véhicules, soit par des trains complets, soit par rames plus ou moins importantes.

Il est donc indispensable que le groupe de la répartition se tienne à ce sujet en liaison étroite avec la permanence qui est chargée d'une façon générale de résoudre ces problèmes et lui indique notamment tous les mouvements d'une certaine importance en prévision.

CHAPITRE VII

Organisation générale du réseau téléphonique

Article 28. — Observations générales.

Il n'est pas besoin d'insister sur l'importance du rôle joué par des liaisons sûres et développées dans tous les domaines de l'Exploitation.

Ce rôle apparaît plus particulièrement dans les relations entre les organismes de commandement dont il est question dans la présente Circulaire, et les organismes d'exécution.

Celles des directives données ci-après qui visent l'établissement et l'amélioration de ces relations, sont à appliquer progressivement d'après les possibilités financières et techniques et avec le souci de tirer le meilleur parti possible des installations existantes.

Article 29. — Discipline téléphonique.

Pour obtenir un bon rendement en même temps qu'un fonctionnement correct des relations téléphoniques, il est indispensable qu'une stricte discipline soit observée dans leur utilisation (1).

Cette discipline doit être prescrite par des consignes précises visant l'usage des diverses relations.

Dans l'établissement de ces consignes, on doit s'inspirer des deux directives suivantes :

1^o) Spécialisation des relations.

Lorsqu'il y a normalement plusieurs relations téléphoniques entre deux points, certaines d'entre elles peuvent, en principe, être réservées à des communications d'une espèce déterminée.

C'est ainsi que, hormis le cas de dérangement des autres relations, un réseau de régulation est, sauf exceptions prévues dans les consignes, **exclusivement réservé** aux communications intéressant les trains en ligne.

2^o) Fixation d'horaires pour certaines communications sur une même relation.

Lorsqu'un organisme tel qu'un P. C., par exemple, doit recueillir de nombreux renseignements et transmettre de nombreuses instructions à des organes d'exécution divers (gares et dépôts) en utilisant une relation téléphonique déterminée, il y a grand intérêt à ce que cette relation lui soit réservée entre certaines heures pour assurer les communications correspondantes.

Au cours de ces communications sont groupés les renseignements et les instructions correspondant à une certaine période de la journée.

(1) Il faut également faire appel comme téléphonistes à des agents convenablement dressés. Dans les centraux manuels très importants, la desserte doit être effectuée par des téléphonistes spécialisés (voir liste des appellations unifiées) et qui, notamment, n'ont pas à prendre ni à transmettre eux-mêmes les dépêches.

Article 30. — Réseau de Commandement.

On désigne par « Réseau de Commandement » l'ensemble des relations utilisées en commun par tous les Services :

- par les Services Régionaux pour communiquer avec leurs Arrondissements et vice-versa,
- par les divers Arrondissements et leurs organismes délégués (Postes de Commandement, Bureaux d'Arrondissement) pour communiquer avec les Arrondissements voisins et leurs organismes délégués.

Le Réseau de Commandement doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1°) les relations qui le constituent sont spécialisées aux liaisons indiquées ci-dessus ;
- 2°) la relation entre Paris et toute localité siège d'Arrondissement de l'un quelconque des Services est assurée sans mise en C. D. ou avec une mise en C. D. au plus (voir définition en annexe) ;
- 3°) la relation entre les localités sièges d'Arrondissement limitrophes est assurée sans mise en C. D. (ou avec une mise en C. D. au plus mais seulement si ces Arrondissements n'appartiennent pas à la même Région).

Article 31. — Grandes relations autres que celles du Réseau de Commandement.

Le long des lignes à fort trafic doivent exister, en plus des relations omnibus :

des relations **semi-directes** desservant les localités importantes situées entre très grands centres ;

- s'il y a lieu et en outre, des relations **directes** reliant les très grands centres sans coupure intermédiaire.

Les relations directes suppléent le réseau de commandement tant que celui-ci n'est pas équipé en circuits spécialisés.

Les relations directes et semi-directes sont utilisées par les Arrondissements (les P. C. en particulier ainsi que leurs permanences) pour communiquer avec les établissements (gares, dépôts, ateliers, districts) qui sont sous leur dépendance ; ils servent également à l'échange des communications entre ces établissements.

Celles des permanences dont le service est particulièrement difficile et chargé peuvent avantageusement disposer de relations spécialisées.

Les relations directes et semi-directes sont numérotées dans une série distincte pour chaque Région (1^{re} partie de l'annexe à la présente Circulaire).

Article 32. — Spécialisations diverses à éviter.

Sauf dans des cas bien justifiés tels que ceux visés aux articles 29-1°, 30 et 31 ci-dessus, il convient d'éviter de multiplier les circuits spécialisés pour éviter de ne leur procurer qu'un faible rendement, eu égard aux frais d'installation et d'entretien.

C'est ainsi qu'il ne doit pas y avoir, en règle générale, de relations téléphoniques particulières à tel ou tel service, autres que celles intérieures à un établissement et à ses dépendances.

Il est fait exception à cette règle pour les circuits de commande des sous-stations électriques ainsi que dans d'autres cas très spéciaux : circuits des

passages à niveau de l'ex A. L., liaison des dépôts de la Région Lyonnaise, etc.

Article 33. — Appellations et signes conventionnels unifiés.

Il est nécessaire d'unifier dès maintenant les appellations en vigueur pour le **Service Téléphonique** ainsi que les signes conventionnels utilisés pour représenter les relations par des cartes ou croquis.

Cette unification fait l'objet des 2^e et 3^e parties de l'annexe à la présente Circulaire.

Article 34. — Solutions techniques à adopter.

Ci-après un certain nombre de directives concernant les solutions techniques à rechercher dans les programmes d'amélioration à exécution progressive, pour l'établissement des centraux et des circuits :

1^o — **Centraux.** — La téléphonie automatique présente des avantages incontestables (rapidité et sûreté des communications, économie de personnel), dans les gares et établissements importants.

Dans ces centres, le téléphone automatique, pour ce qui concerne les relations intérieures doit donc normalement se substituer au téléphone manuel lorsque l'état d'usure des appareils existants nécessite leur remplacement.

D'autre part, il convient, lors de la création d'un central automatique, d'envisager l'équipement dans les mêmes conditions, des établissements voisins du dit central par rattachement direct à ce dernier, ou des établissements plus éloignés par la création de centraux automatiques satellites.

2^o — **Circuits.** — Des relations supplémentaires peuvent être obtenues sans pose de circuits nouveaux à coût élevé, par :

1^o l'appropriation des circuits existants (télégraphie et téléphonie simultanées, emploi de courants d'appel de nature diverse),

2^o la combinaison des circuits,

3^o l'utilisation de courants à haute fréquence à une ou plusieurs voies.

On doit aussi se tenir en liaison avec l'Administration des P. T. T. pour connaître ses intentions sur la modification de ses installations de façon à en bénéficier le cas échéant, par exemple en acquérant à bon compte des circuits aériens devenus disponibles.

Un certain nombre de perfectionnements sont à envisager pour l'exploitation des **circuits sélectifs** lorsque l'intérêt qui réside dans leur réalisation justifie réellement les frais supplémentaires qui s'en suivent.

Ces perfectionnements sont les suivants :

- sectionnement (automatique de préférence) donnant la possibilité à 2 usagers en communication de s'isoler des sections situées respectivement en amont et en aval de celle qui les relie, permettant ainsi d'autres communications sur ces sections ;
- renvois permettant la mise en C. D. de circuits sélectifs avec des circuits de toute nature, mais dont l'usage doit être strictement limité et contrôlé,
- retour d'appel indiquant si la sonnerie de l'appelé fonctionne ;
- signal automatique de fin de conversation ;

- utilisation du courant alternatif d'appel (circuits sélectifs et circuits de régulation) qui permet l'emploi des circuits combinés ;
- commutateurs spéciaux destinés à la localisation des dérangements et à la substitution partielle ou totale des circuits en bon état de fonctionnement à des circuits dérangés (commutateurs de coupure et commutateurs de renvoi des circuits de régulation).

CHAPITRE VIII

Action des P. C. des permanences et des postes de régulation pour faciliter la liaison entre les organes locaux des 2 services

Article 35. — Généralités.

Indépendamment de la liaison constante entre les services de l'Exploitation et de la Traction, qui est réalisée par l'existence même des P. C. et des permanences, un certain nombre de consignes détaillées règlent en général les relations entre les organes locaux de l'Exploitation, du Matériel et Traction et de la Voie, dans des circonstances déterminées.

C'est ainsi que des consignes communes à l'Exploitation et à la Voie règlent par exemple le mode de transmission des avis de dérangement de signaux, d'appareils (notamment de block-system), de circuits téléphoniques et l'acheminement sur les lieux des agents chargés de la réparation.

Des consignes communes à l'Exploitation, à la Voie et à la Traction règlent les questions relatives aux dérangements et à l'entretien des organes de traction électrique.

En raison des communications dont il dispose, le poste de régulation est particulièrement bien placé pour faciliter ou même pour assurer lui-même cette liaison. **Les consignes dont il est question ci-dessus doivent prévoir son intervention dans les cas bien délimités qui intéressent la circulation des trains.** L'article 36 ci-après précise les conditions de cette intervention dans le cas de non-fonctionnement ou d'avarie des lignes téléphoniques.

A un degré supérieur, et indépendamment des premiers avis transmis dans chaque cas, le Poste de Commandement suit tout particulièrement les faits, incidents, ou anomalies qui influent sur le service du mouvement et intéressant le Service de la Voie (fonctionnement des signaux et des appareils, desserte des chantiers, circulation et rendement des trains de service, travaux de la voie, incidents de passage à niveau, etc...). Il provoque le cas échéant une intervention auprès de l'Arrondissement de la Voie intéressé (ou intervient lui-même par délégation de son Chef d'Arrondissement) pour signaler les situations qu'il importerait d'améliorer.

Article 36. — Dérangement des installations téléphoniques. — Rôle du poste de régulation.

Le poste de régulation n'intervient en principe qu'en cas d'avarie grave aux lignes téléphoniques aériennes, sauf en ce qui concerne les circuits de

régulation pour lesquels son intervention doit toujours être prévue par les consignes.

a) Avaries graves aux lignes aériennes.

Sur les sections de lignes soumises à l'action d'un poste de régulation, en cas d'avaries graves survenues aux lignes téléphoniques aériennes, par suite d'intempéries notamment, les gares ou postes de pleine voie qui constatent ces avaries ou en sont prévenus doivent **immédiatement** s'efforcer d'en aviser le régulateur.

Cet avis est donné suivant la possibilité, soit directement, soit par dépêche acheminée par un autre circuit de la S. N. C. F., soit par le Réseau de l'État, soit enfin par une dépêche confiée à un train de passage qui l'achemine de proche en proche jusqu'à la première gare en mesure de prévenir le régulateur.

De plus, dès que le régulateur se rend compte que ses communications sont affectées en plusieurs endroits ou dès qu'il a connaissance par les avis des gares que des avaries se sont produites sur une échelle un peu étendue, il doit se préoccuper d'obtenir rapidement des renseignements complets sur l'incident.

Pour obtenir ces renseignements, il use de tous les moyens téléphoniques qui lui restent, fait arrêter s'il y a lieu des trains convenablement choisis, et fait questionner leur personnel.

Il fait aviser et renseigner sans délai le Service local de la Voie, l'Inspecteur du P. C. dont il dépend et, s'il y a lieu, les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de la Voie intéressés.

b) Dérangements des circuits de régulation.

Pour pallier à ces dérangements en attendant leur réparation et pour hâter et faciliter cette dernière, le régulateur doit avoir la possibilité, en attendant l'intervention du Service de la Voie, ou en liaison avec ce dernier s'il est à pied d'oeuvre :

1° — **d'isoler** rapidement en opérant de proche en proche, au moyen des « commutateurs de coupure » manœuvrés par les gares ou postes suivant ses indications, le tronçon situé entre 2 postes consécutifs où se trouve le dérangement ;

2° — de rétablir la continuité du circuit dérangé en **substituant** au tronçon isolé la partie correspondante d'un autre circuit téléphonique, au moyen de « commutateurs de renvoi » également manœuvrés par les gares et postes suivant les instructions du régulateur ou du Service de la Voie.

Pour faire exécuter ces opérations, le régulateur transmet ses instructions aux gares et postes par le circuit de régulation s'il est utilisable, ou par un circuit téléphonique ordinaire en bon état, dans le cas contraire. Il intervient pour faire aviser les agents du Service de la Voie intéressés (1) ; il donne les indications de nature à faciliter leur tâche et leur acheminement sur les lieux du dérangement et leur rapatriement. A cet effet il doit être autorisé à prescrire des arrêts exceptionnels pour des trains de toute nature convenablement choisis.

Le Directeur Général,

P. O. : LE DIRECTEUR DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT,

J. GOURSAT.

(1) Pendant la nuit, il peut différer l'intervention de ces agents s'il s'agit d'un dérangement bien localisé.

ANNEXE N° 1

A LA CIRCULAIRE N° 1 POUR L'APPLICATION DE LA NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Affaires Générales N° 6A⁶
 SÉRIE M. T. — Utilisation et Circulation du Matériel N° 1A¹
 SÉRIE V. B. — Affaires Générales N° 6A⁴

I. — Numérotation des relations téléphoniques directes et semi-directes.

Est	De 1 à 199
Nord	De 200 à 399
Ouest	De 400 à 599
Sud-Ouest	De 600 à 799
Sud-Est	De 800 à 999

Dans chaque région, les 49 premiers numéros sont réservés à la numérotation des relations directes. Les relations combinées, les relations à haute fréquence, les réseaux de régulation ne doivent pas être numérotés.

II. — Liste des appellations unifiées à utiliser pour le service téléphonique de la S. N. C. F.

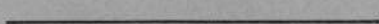
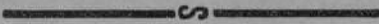
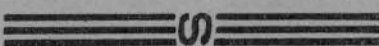
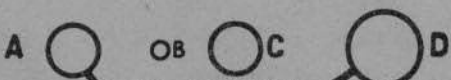
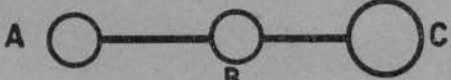
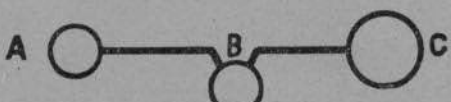
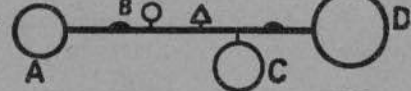
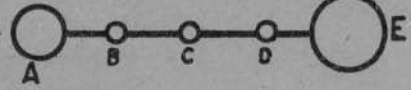
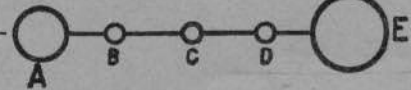
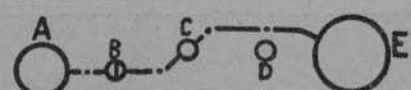
APPELLATION à utiliser	DÉFINITION	APPELLATION actuellement en usage	OBSERVATIONS
Usager.	Personne reliée au Réseau téléphonique S. N. C. F.	Abonné, usager.	Le terme « abonné » est réservé aux personnes reliées au réseau public P. T. T.
Téléphoniste.	Agent chargé d'établir les communications entre deux usagers, au moyen de fiches, clés ou tout dispositif analogue.	Téléphoniste, standardiste, opérateur.	
Central manuel.	Appareil desservi par un (ou plusieurs) opérateur et permettant d'assurer les communications entre diverses relations du réseau téléphonique S. N. C. F.	Standard téléphonique, commutateur téléphonique central, meuble ou table téléphonique.	
Central automatique.	Appareil permettant d'assurer les communications entre diverses relations du réseau téléphonique S. N. C. F. sans intervention manuelle.	— d° — automatique.	
Relation d'usager.	Relation réunissant un usager au central manuel ou automatique qui le dessert.		
Relation d'usager à usager.	Relation directe d'usager à usager sans intervention d'un central manuel ou automatique.		
Relations inter-centraux.	Relations spéciales réunissant plusieurs centraux (manuel ou automatique) situés à proximité l'un de l'autre dans une même zone géographique (étendue d'une gare par exemple).	Lignes inter-standards, jonctions inter-standards, jonctions inter-centraux.	

APPELLATION à utiliser	DÉFINITION	APPELLATION actuellement en usage	OBSERVATIONS
Réseau de zone.	Ensemble des relations d'usagers appartenant à une zone géographique (par exemple : étendue d'une gare ou de plusieurs gares formant un même centre ferroviaire). Un tel réseau peut être desservi par un ou plusieurs centraux manuels ou automatiques ; les jonctions entre ces centraux font partie également du réseau de zone.		<i>Ex.</i> : Réseau de zone de Rouen comprenant Rouen - R. D., Rouen - R. G., Rouen - Orléans, Sotteville (gare, dépôts). Assimilable, toutes proportions gardées à un réseau urbain de l'Administration des P. T. T.
Relations inter-zones.	Relations réunissant les postes d'usagers ou les centraux appartenant à différentes zones.		
Réseau inter-zones.	Ensemble des relations inter-zones aboutissant à des centraux.		
Réseau de commandement.	Ensemble des relations utilisées par tous les Services et réunissant les Services régionaux à leurs arrondissements, les arrondissements et leurs organismes délégués aux arrondissements voisins et à leurs organismes délégués.		
Poste de commandement (en abréviation P. C.).	Organisme actif généralement commun Exploitation-Traction, chargé, sous l'autorité du Chef d'Arrondissement, de surveiller à tout instant le service du Mouvement sur le territoire d'un Arrondissement d'Exploitation.	Permanence, poste de commandement.	
P. C. Exploitation.	Partie des fonctions du P. C. commun incombant à des agents de l'Exploitation.		
P. C. Traction.	Partie des fonctions du P. C. commun incombant normalement à des agents de la Traction.		
Permanence.	Organisme commun Exploitation-Traction dépendant d'un Poste de commandement et spécialement chargé de l'acheminement du trafic et de l'utilisation des machines.	Permanence commune.	
Permanence-Exploitation.	Partie des fonctions de la Permanence incombant à des agents de l'Exploitation.		
Permanence-Traction.	Partie des fonctions de la Permanence incombant normalement à des agents de la Traction.		
Poste de régulation.	Organisme disposant de relations téléphoniques spécialisées chargé d'assurer et de contrôler la régularité de la marche des trains sur un groupe de lignes ou sections de ligne.	Poste central régulateur P. C. R. Dispatching, etc...	
Réseau de régulation.	Ensemble des relations spécialement établies à l'usage des Postes de régulation.		
Régulateur.	Agent titulaire du Poste de régulation.	Régulateur. Régulateur de section, dispatcher.	
Opérateur.	Agent téléphoniste chargé de seconder le régulateur pour une partie déterminée de sa zone d'action.	Opérateur.	

APPELLATION à utiliser	DÉFINITION	APPELLATION actuellement en usage	OBSERVATIONS
Relation directe.	Relation entre deux grands centres ferroviaires sans coupure intermédiaire. Indication à compléter par la désignation des deux gares ainsi reliées (<i>Ex.</i> : Circuit direct Paris-Creil).	Grand circuit (Ouest). Circuit grand direct (S.-O.). Circuit interrégional (S.-E.).	
Relation semi-directe.	Relation entre plusieurs gares de grande ou moyenne importance. La communication entre gares non voisines est assurée par communication directe (C. D.) dans la ou les gares intermédiaires.		
Relation omnibus.	Relation de gare à gare permettant à une gare quelconque de communiquer directement avec les deux gares voisines ou, si le règlement l'autorise, de communiquer avec une gare plus éloignée par C. D. dans les gares intermédiaires.		
Communication directe ou C.D.	Désigne la liaison effectuée par un opérateur entre deux circuits différents aboutissant à un centre manuel.		
Mise en C. D.	Opération consistant à établir la liaison définie ci-dessus.		
Communication directe permanente ou C. D. permanente.	C. D. établie en permanence dans un établissement de l'Exploitation sur circuit omnibus. Cette C. D. n'est coupée que dans les cas exceptionnels où l'établissement doit utiliser le circuit.		
Circuit téléphonique.	Désigne le ou les fils servant à l'établissement d'une relation téléphonique entre deux points.		
Circuit télégraphique.	Désigne le ou les fils servant à l'établissement d'une relation télégraphique entre deux points.		
Circuit unifilaire.	Circuit à un fil.	Circuit à un fil.	
Circuit bifilaire.	Circuit à deux fils.	Circuit à deux fils.	
Relation combinée.	Désigne la relation obtenue par la combinaison de deux circuits réels.	Circuit fantôme ou virtuel.	
Circuit combinant.	Désigne l'un ou l'autre des circuits dont la combinaison permet d'obtenir la relation définie ci-dessus.		
Relation à haute fréquence.	Relation obtenue par utilisation de courants à haute fréquence qui empruntent un circuit métallique assurant déjà une relation téléphonique ordinaire. On réalise ainsi, à l'aide d'un seul circuit réel, deux ou trois relations téléphoniques différentes.		
Circuit porteur.	On appelle ainsi le circuit réel qui assure les relations définies ci-dessus.		
Circuit sélectif.	Circuit reliant entre elles plusieurs gares dans des conditions telles que ces gares peuvent s'appeler et communiquer entre elles sans intervention d'un opérateur.	Circuit semi-direct auto-sélectif. Circuit auto-sélectif. Circuit à appels sélectifs.	

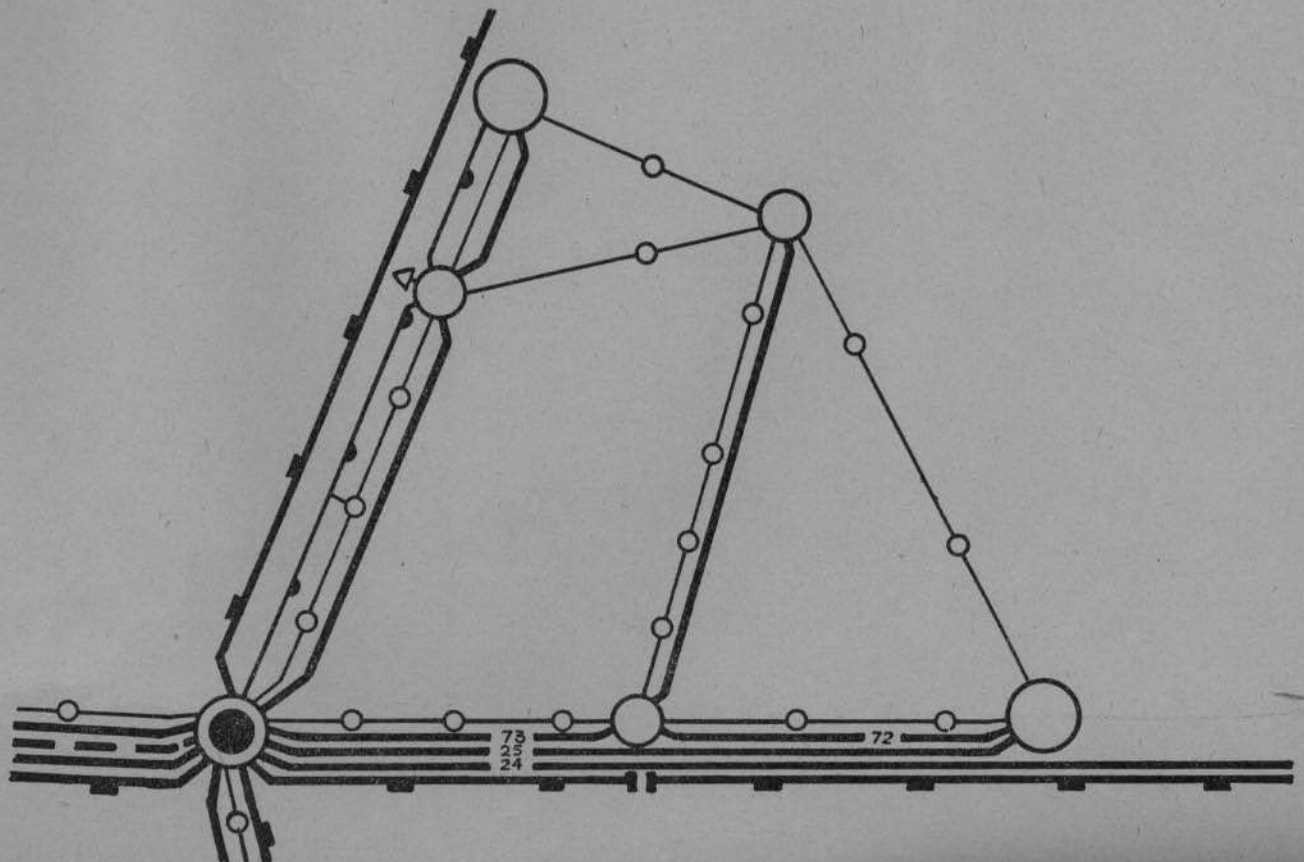
III - SIGNES CONVENTIONNELS

à utiliser pour l'établissement de cartes ou croquis du réseau téléphonique.

Gare importante	ROUEN	
Gare d'importance moyenne	BEAUVAIS	
Gare de faible importance	Surveilliers	
Gare avec central téléphonique manuel		
— d ^e — automatique		
Circuit aérien bifilaire existant		
— d ^e — unifilaire existant		
Circuit souterrain existant		
Artère souterraine (plusieurs circuits)		
Relation directe	ou	 
(Selon nécessités du dessin)		
Relation semi-directe	ou	 
Relation combinée (Représentée, en principe, entre les deux circuits combinants)		
Relation haute fréquence (Représentée, en principe, avec circuit porteur)		
Circuit de régulation		
Circuit sélectif		
— d ^e — (avec gares et dépôts. Postes de dépôt représentés par un triangle)		
Relation omnibus (bifilaire)		
— d ^e — (unifilaire)		
Relation télégraphique ordinaire		

Station télégraphique à service temporaire	 ①
Relation télégraphique avec appareils imprimeurs	
Circuit bifilaire en cours d'installation	=====
Circuit sélectif ——— d° ———	
Circuit de régulation ——— d° ———	
Relation combinée ——— d° ———	=====
Relation h ^{te} fréquence ——— d° ———	=====
Circuit bifilaire projeté	=====
Circuit sélectif projeté	
Circuit de régulation projeté	
Relation combinée projetée	=====
Relation h ^{te} fréquence projetée	=====
Point terminus d'un circuit de régulation (limite de zone d'action d'un centre de régulation)	=====
Gare reliée au réseau urbain des P.T.T.	 ○

— EXEMPLE D'APPLICATION —



1310 8844

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

NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE M. - Affaires Générales

N° **6A⁶**

SÉRIE M.T. - Utilisation et Circulation du Matériel N° **1A¹**

SÉRIE V.B. - Affaires Générales

N° **6A⁴**

Me

Paris, le 30 Janvier 1939.

Col

Nm

**ROLE ET FONCTIONNEMENT DES POSTES DE COMMANDEMENT,
DES PERMANENCES ET DES POSTES DE RÉGULATION,
AINSI QUE DES AUTRES ORGANES D'ARRONDISSEMENT D'EXPLOITATION
DÉPENDANT DES POSTES DE COMMANDEMENT**

Article Premier. — Généralités.

La présente Note Générale a pour but de définir le rôle et le fonctionnement des postes de commandement, des permanences et postes de régulation, ainsi que des autres organes d'arrondissement d'Exploitation dépendant du poste de commandement (groupe de la circulation, groupe de la répartition).

Ces divers organismes doivent être réunis auprès du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation, sous l'autorité d'un fonctionnaire qualifié qui est le dirigeant du poste de commandement.

Ils constituent les moyens d'action immédiats qui permettent au Chef d'Arrondissement d'exercer la fonction « Mouvement » sur le territoire de l'Arrondissement, fonction qui comporte essentiellement :

- la surveillance à tout instant du service du mouvement sur ce territoire,
- l'intervention directe dans l'exécution du service,
- les études ayant pour but l'adaptation du service à des circonstances nouvelles, l'amélioration et l'économie du service.

Ces organes, en particulier le poste de commandement et la permanence, sont aussi pour le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation les moyens de liaison avec les Chefs d'Arrondissement des autres grands Services, notamment celui de la Traction avec lequel une collaboration étroite est indispensable pour obtenir une exécution à la fois correcte et économique de la fonction « Mouvement ».

Les divers postes peuvent être, selon l'importance de leur activité, fusionnés entre eux, soit d'une manière permanente, soit certains jours ou pendant certaines périodes de la journée, de manière à réaliser des dispositifs aussi économiques que possible.

Une Circulaire d'application donne des directives plus détaillées sur l'organisation et le fonctionnement de ces organismes.

Article 2. — Rôle des Postes de Commandement.

Le poste de commandement en abrégé : (P.C.) est un organisme actif qui, dans chaque Arrondissement de l'Exploitation, et sous l'autorité directe du Chef d'Arrondissement, a pour rôle essentiel :

- a) — de surveiller la régularité de la circulation, en intervenant dans les cas où elle laisse à désirer, notamment dans le cas de perturbation occasionnée par un incident d'une certaine importance ;
- b) — de donner les directives immédiates relatives à l'utilisation économique des moyens d'action des dépôts et des gares et à l'acheminement rationnel du trafic G. V. et P. V., ainsi que, dans certains cas, du trafic voyageurs ;
- c) — d'effectuer les études propres à adapter constamment l'organisation en vigueur aux besoins du trafic et aux moyens d'action des dépôts et des gares.

L'exercice de cette activité nécessitant une collaboration intime des services actifs de l'Exploitation et de la Traction, on doit chercher à associer des représentants des services actifs de l'Exploitation et de la Traction, pour constituer un P.C. commun Exploitation-Traction.

Article 3. — Fonctionnement des Postes de Commandement.

Le poste de commandement doit, en principe, être installé au siège de l'Arrondissement d'Exploitation. Le Représentant de l'Exploitation est un fonctionnaire du grade d'Inspecteur divisionnaire, Inspecteur ou parfois Sous-Inspecteur.

Le Représentant de la Traction est un Inspecteur divisionnaire, ou un Inspecteur, parfois un Sous-Inspecteur ; il dépend du Chef d'Arrondissement de Traction sur le territoire duquel il opère, mais il est également délégué des Chefs d'Arrondissement de Traction dont dépendent les dépôts sur lesquels il exerce son action.

Les attributions des agents de la Traction peuvent être confiées, définitivement ou temporairement, aux représentants de l'Exploitation.

En cas de divergence de vues entre les dirigeants Exploitation et Traction sur les mesures à prendre, et lorsque l'importance de celles-ci ne justifie pas l'intervention des Chefs d'Arrondissement, la décision appartient au représentant de l'Exploitation.

Article 4. — Rôle des Permanences.

Les permanences comprennent des représentants des services actifs de l'Exploitation et de la Traction qui sont chargés sous la direction des Inspecteurs des P. C. des fonctions définies aux §§ b) et c) de l'article 2.

Leur rôle essentiel est d'obtenir un acheminement régulier et rapide des transports, tout en se préoccupant de la bonne utilisation des machines et du personnel d'accompagnement.

L'action des permanences s'exerce de deux façons différentes :

- 1° — Interventions rapides auprès des gares et des dépôts pour réaliser la meilleure exécution possible des transports ;
- 2° — Examen des mesures d'organisation propres à améliorer le service.

La zone d'action de la permanence Exploitation est l'Arrondissement d'Exploitation.

Article 5. — Fonctionnement des Permanences.

A. — Intervention directe.

La permanence **Traction** s'efforce d'obtenir la meilleure utilisation possible des machines en diminuant les parcours h. l. p. et en recherchant une bonne utilisation de leur charge offerte, dans la mesure compatible avec un acheminement régulier des transports. Elle donne à cet effet, aux dépôts, les renseignements, indications et directives utiles.

La permanence **Exploitation** dont les fonctions doivent être assurées **sans interruption** détermine la solution à donner, dans chaque cas d'espèce, au problème de l'acheminement rapide des reliquats de wagons. Elle décide les mises en marche de trains en sus des trains réguliers ou inversement les suppressions de trains réguliers en s'attachant dans ce dernier cas à ne pas imposer des retards inadmissibles aux transports.

Elle intervient dans certains cas pour faciliter également les transports de voyageurs,

C'est d'après les renseignements fournis rapidement et complètement par les gares que la permanence **Exploitation**, d'accord avec la permanence **Traction**, décide les mises en marche et les suppressions de trains.

Elle a sous sa dépendance la Commande Centrale des agents des trains, chargée de régler l'utilisation des agents des trains dont le service ne s'effectue pas suivant un roulement régulier, avec des attributions pouvant être étendues jusqu'à la commande pure et simple du personnel de la réserve des agents des trains dans toutes les gares de l'Arrondissement.

B. — Rôle d'examen des mesures d'organisation propres à améliorer le service.

Les permanences **Traction** et **Exploitation** doivent rechercher toutes les mesures destinées à améliorer le service en général, ou à réaliser des économies, par exemple :

- étude de régularisation et de dérégularisation de certains trains,
- réduction des escales,
- modification du lotissement,
- modification des roulements de machines et d'agents des trains.

Les propositions des permanences sur ces différents points sont étudiées en détail par les Inspecteurs du P. C. qui les soumettent à leurs Chefs d'Arrondissement.

Article 6. — Rôle des Postes de régulation.

Les postes de régulation ont pour rôle essentiel d'assurer et de contrôler la régularité de la marche des trains. Ils disposent de relations téléphoniques spécialisées au moyen desquelles sont recueillis et centralisés entre les mains d'un agent dit « Régulateur » les renseignements concernant la circulation des trains sur un groupe de lignes ou sections de lignes.

Le rôle du régulateur revêt une importance particulière en cas d'accident ou d'incident. En pareil cas, il lui incombe, au besoin après avoir provoqué les instructions du P. C. :

- d'alerter les établissements chargés de la mise en œuvre des moyens de secours,
- de faciliter l'envoi et la circulation des engins de secours,
- de collaborer à l'organisation et au fonctionnement d'un service de voie unique temporaire ou d'un transbordement,
- de prescrire, en liaison avec les autres régulateurs intéressés, les détournements de trains utiles.

La zone d'action d'un poste de régulation qui comprend en général plusieurs circuits, coïncide en principe avec le territoire de l'Arrondissement d'Exploitation.

Article 7. — Fonctionnement des Postes de régulation.

Le poste de régulation, placé sous la dépendance immédiate du P. C. est installé en principe auprès de celui-ci.

Le régulateur est secondé par des opérateurs en nombre variable avec l'importance du poste.

L'intervention du régulateur auprès des gares, notamment en ce qui concerne la sécurité, est réglée par des instructions de Service, complétées par des consignes locales.

Les instructions de Service prévoient en particulier les conditions dans lesquelles les gares renseignent le régulateur sur les retards des trains, et inversement les dispositions suivant lesquelles le régulateur renseigne les gares et les dépôts suivant le rôle joué par ces établissements.

Elles prévoient également les conditions dans lesquelles les postes de régulation communiquent entre eux pour s'annoncer les retards et leurs variations.

Les postes de régulation doivent être tenus au courant, en principe par la permanence-Exploitation, de la composition et de la charge des trains. Ils doivent connaître le programme de travail des trains de service de la Voie.

Article 8. — Groupe de la circulation.

Le P. C. dispose des agents de l'Arrondissement constituant « le Groupe de la circulation », qui est chargé, sous son autorité :

- a) — de la surveillance de la circulation par l'analyse des documents traduisant les conditions réelles de circulation des trains : graphiques de la circulation sur les lignes soumises à l'action du poste de régulation ; journaux de trains, relevés de retards fournis par les gares, rapports d'incidents et d'accidents, sur les autres lignes.

Le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation est ainsi renseigné par un compte rendu journalier du dirigeant du P.C. sur les conditions réelles de la circulation de la veille ;

- b) — de l'étude des améliorations à apporter au service tant en ce qui concerne le service des trains que celui des gares et en liaison avec la permanence ou avec les autres groupes du bureau d'Arrondissement ;
- c) — de l'organisation des transports spéciaux (choix des trains, horaires, mise en marche de trains spéciaux, etc...) qui est soumise au Chef d'Arrondissement.

Article 9. — Groupe de la Répartition.

Le P.C. dispose des agents de l'Arrondissement constituant le groupe de la répartition chargé de la répartition du matériel voyageurs et marchandises.

Ce groupe intervient en particulier pour surveiller l'application des roulements, réguliers ou temporaires, de matériel voyageurs et les mouvements de matériel ne s'effectuant pas en vertu de ces roulements, qu'ils soient ordonnés par la Division Régionale du Mouvement ou par le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.