

ORDRE GÉNÉRAL

N° 36

RÉGLANT

LA COMPOSITION ET L'USAGE DU MATÉRIEL AFFECTÉ AUX TRAVAUX DE LA VOIE.

§ I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER.

Tous les transports de matériaux destinés aux travaux de la Voie, tant pour l'entretien du réseau en exploitation, que pour la construction des parties neuves, sont effectués à l'aide d'un matériel spécial, complètement distinct de celui destiné aux transports de l'Exploitation.

Sauf des cas tout à fait exceptionnels et qui seront réglementés par des Ordres spéciaux, signés du Directeur, il est expressément

interdit aux Chefs de section et Chefs de district de la Voie, d'employer, pour leurs transports de matériaux, des wagons de l'une quelconque des séries affectées aux transports de l'Exploitation.

Il est également interdit aux Chefs de gare et de station, à moins d'un ordre écrit du Directeur, de détourner, pour leur usage, les wagons des séries affectées au service des travaux.

Cette règle de séparation, qui est absolue, ne change d'ailleurs en rien la marche suivie jusqu'à ce jour pour l'expédition journalière des objets de détail transportés pour le compte du service de la Voie, et qui ne forment pas le chargement complet d'un wagon. Ces transports continueront à être faits, par les gares et stations, dans les mêmes véhicules, et avec les mêmes conditions de soin, de délai et de régularité, que les transports ordinaires de l'Exploitation.

ART. 2.

Le matériel affecté au service des travaux se compose de deux séries bien distinctes, et qui ne devront jamais être mélangées, savoir :

- 1° Le matériel spécialement affecté aux travaux de construction des parties de chemin non encore livrées à l'Exploitation ;

2° Le matériel spécialement affecté aux travaux d'entretien ou de grosses réparations des différentes parties du réseau exploité.

La composition de chacune de ces deux catégories du matériel et les règles à suivre pour leur emploi, sont indiquées dans les articles suivants du présent Ordre.

§ II.

MATÉRIEL DE CONSTRUCTION.

ART. 3.

Le matériel affecté spécialement aux travaux de construction est composé des wagons désignés dans l'ÉTAT GÉNÉRAL DU MATÉRIEL ROULANT, *Série T*. (COLLECTION DES INSTRUCTIONS ET AVIS, tome III, INSTRUCTION N° 616.)

ART. 4.

Tous les wagons affectés aux travaux de construction sont uniformément peints en *ocre jaune*. Ils portent en noir, sur un de leurs côtés, la lettre de série *T*, suivie d'un numéro; pour les wagons à frein, la lettre de série est suivie de la lettre *F* plus petite.

Sur le côté opposé du wagon, il est écrit en lettres blanches :
Voie. — Travaux neufs.

Toutes ces inscriptions sont du modèle et des dimensions adoptés pour les autres séries de wagons.

ART. 5.

Les wagons de la série *T* restent complètement en dehors de l'application du traité passé avec le Régisseur de la traction, pour la traction et l'entretien du matériel. Ils sont entretenus par le service de la voie, et à ses frais. Lorsque, pour l'exécution de certaines réparations importantes, il y a lieu de faire entrer ces wagons dans les ateliers de la Compagnie, l'Ingénieur de l'arrondissement traite pour la réparation avec la Régie, et la règle sur facture, en imputant les dépenses sur le *chap. IV, art. 3, du Budget de premier établissement.*

Le même mode de règlement est adopté pour les fournitures de graisse et objets de consommation demandés à la Régie de traction, par suite du travail auquel sont affectés les wagons de la série *T*.

ART. 6.

Sauf les cas exceptionnels, et qui seront toujours réglementés par un ordre écrit, les wagons de la série *T* ne doivent jamais

circuler sur le réseau exploité, soit dans les trains mixtes ou de marchandises, soit même en trains spéciaux.

Dans les cas exceptionnels ci-dessus prévus, les wagons de la série *T*, circulant sur le réseau exploité, soit dans les trains ordinaires, soit en trains spéciaux, seront, pour le règlement des comptes de traction, assimilés à des wagons étrangers, et le prix de petit entretien à payer, à la Régie, par kilomètre de parcours, est celui prévu au dernier alinéa de l'art. 18 du Cahier des charges de la Régie de traction.

§ III.

MATÉRIEL D'ENTRETIEN.

ART. 7.

Le matériel affecté spécialement aux travaux d'entretien et de grosses réparations sur le réseau exploité est composé des wagons désignés dans L'ÉTAT GÉNÉRAL DU MATÉRIEL ROULANT, *Série S.* (COLLECTION DES INSTRUCTIONS ET AVIS, tome III, INSTRUCTION N° 616.)

ART. 8.

Tous les wagons affectés aux travaux d'entretien sont unifor-
ORD. G. 36 *

mément peints en *rouge-brun*. Ils portent en noir, sur un de leurs côtés, la lettre de série *S*, suivi d'un numéro; pour les wagons à frein, la lettre de série est suivie de la lettre *F* plus petite.

Sur le côté opposé du wagon, il est écrit en lettres blanches :
Voie. — Entretien.

Toutes ces inscriptions sont du modèle et des dimensions adoptés pour les autres séries de wagons.

ART. 9.

Les wagons de la série *S* sont complètement soumis à l'application du traité passé avec le Régisseur de la traction, pour la traction et l'entretien du matériel. Ils sont entretenus par la Régie, comme tous les autres wagons de la Compagnie, moyennant le paiement du prix par kilomètre de parcours, fixé au premier alinéa de l'art. 18 du Cahier des charges de la Régie de traction.

Les sommes à payer à la Régie de traction, en vertu de la disposition qui précède, seront imputées sur les mêmes chapitres et articles du budget, que les travaux ayant donné lieu aux transports.

ART. 10.

Sauf des cas exceptionnels et qui seront toujours réglementés

par un ordre écrit, les wagons de la série *S* ne doivent jamais circuler hors des limites du réseau exploité.

Dans les cas exceptionnels ci-dessus prévus, les wagons de la série *S*, circulant sur les prolongements en construction, sont, pour le règlement des comptes de traction, assimilés à des wagons de la Compagnie circulant sur un chemin étranger, et le prix d'entretien à payer à la Régie par kilomètre de parcours, est celui prévu à l'avant-dernier alinéa de l'art. 18 du Cahier des charges de la Régie de traction.

Conformément à l'art. 11 de ce même Cahier des charges, il y aura lieu de payer à la Régie de traction, en dehors du prix ci-dessus stipulé, la réparation des avaries qui seraient la conséquence d'*accidents graves*, survenus sur les prolongements, pendant que les wagons de la série *S* y circuleraient.

§ IV.

RÉPARATION DU MATÉRIEL DES TRAVAUX. —

STATIONNEMENT. — RÉPARATIONS.

ART. 11.

La répartition, entre les divers arrondissements, du matériel de la série *T* est faite par l'Ingénieur en chef de la Compagnie;

suivant les besoins prévus à l'ouverture de chaque campagne et sur la proposition des Ingénieurs.

Lorsque, par suite de l'achèvement d'un travail, ou par suite de l'ouverture de nouveaux chantiers, il y a lieu de modifier la répartition existante, la même marche doit être suivie.

Chaque fois que, par suite d'un changement dans la répartition, il y a lieu de faire passer quelques-uns des wagons de la série *T* d'une section sur une autre, en traversant une partie du réseau exploité, l'Ingénieur de l'arrondissement doit commencer par faire conduire ces wagons à la gare extrême du prolongement sur lequel ils sont en service, pour de là être dirigés sur la gare de tête du nouveau prolongement où ils doivent être employés, soit par train spécial, soit en se servant des trains ordinaires de l'Exploitation.

Dans le premier cas, l'expédition a lieu en se conformant exactement à toutes les prescriptions, soit des Ordres généraux de la Compagnie, soit des Ordres particuliers réglementant les travaux sur ce point du réseau.

Dans le second cas, l'Ingénieur de l'arrondissement ou le Chef de section adresse, au Chef de la gare expéditrice, un bulletin portant indication du nombre et du numéro des wagons à expédier et du point où ils doivent être livrés (1).

(1) Voir l'Instruction n° 493.

ART. 12.

La répartition, entre les divers arrondissements, du matériel de la série S est révisée, deux fois par mois, par l'Ingénieur en chef, afin d'assurer les besoins du service dans la quinzaine suivante.

A cet effet, chaque Ingénieur adresse à l'Ingénieur en chef, le 10 et le 25 de chaque mois, un tableau indiquant le numéro des wagons qu'il a à sa disposition, et le nombre des wagons dont il prévoit avoir besoin pour la quinzaine suivante, avec désignation du travail auquel ils seront affectés.

D'après la comparaison de ces demandes, l'Ingénieur en chef fixe la répartition des wagons, et indique à chaque Ingénieur le nombre de wagons qu'il doit expédier ou recevoir en un point déterminé de son arrondissement.

Chaque Ingénieur pourvoit à l'expédition des wagons qui doivent quitter son arrondissement, ainsi qu'il a été expliqué à l'article 11 ci-dessus (1).

ART. 13 (2).

Lorsque, par suite du ralentissement des travaux d'entretien, ou pour toute autre cause, une partie des wagons de la série S

(1) Voir l'Instruction n° 493.

(2) Voir l'Instruction n° 360, pour complément aux dispositions de l'art. 13 de l'ORDRE GÉNÉRAL n° 36.

restent momentanément sans emploi, ces wagons sont remisés sur des voies désignées, à cet effet, dans chaque arrondissement.

Autant que possible, ce remisage a lieu sur les voies de sablière ; mais lorsque les besoins du service exigent qu'elles restent libres, le remisage est fait sur des voies déterminées dans les principales gares, par un Ordre spécial. Cet Ordre déterminera le maximum de wagons qu'on pourra remiser sur chaque point, et les dispositions de détail à prendre pour ce remisage.

Dans un cas comme dans l'autre, toutes les précautions prescrites doivent être prises pour que les wagons ne puissent s'échapper de la voie de remisage. Les deux roues du premier et du dernier wagon seront reliées par une chaîne fermée d'un cadenas, dont la clef restera aux mains du Chef de section.

Quant aux points de stationnement, pendant le jour ou pendant la nuit, des wagons employés à un travail déterminé, ils sont fixés par l'Ordre de service spécial qui régleme le travail, conformément aux prescriptions de l'art. 2 de l'ORDRE GÉNÉRAL RÉGLANT L'EXÉCUTION DES TRAVAUX NEUFS OU DE GROSSES RÉPARATIONS, N° 12.

ART. 14.

Les wagons de la série S ne devant être employés que sur le réseau en exploitation, rentrent, comme il a été dit à l'art. 9, dans l'application du traité passé avec le Régisseur de la traction, pour l'entretien du matériel.

Les Chefs du petit entretien ont donc qualité pour retirer de la circulation les wagons qui ont besoin de réparations.

Que les réparations soient effectuées sur place, ou qu'il soit nécessaire de conduire le wagon aux ateliers, l'Ingénieur de l'arrondissement sur lequel il est pris, doit en conserver charge et le faire toujours figurer sur le tableau spécifié en l'art. 12 avec la mention : *En réparation*.

Lorsque le wagon est réparé, il est remis, par le Chef du petit entretien, ou par le Chef des ateliers, au Chef de la section dans laquelle se trouvent les ateliers de réparations, un bulletin qui autorise la sortie du wagon. Le Chef de section transmet de suite ce bulletin à l'Ingénieur de l'arrondissement, qui fixe provisoirement son lieu d'emploi (1).

25 octobre 1854.

(1) Voir l'Instruction n° 493.