

pour les Commissions de réseau.

nocturnes aériennes

Des expéditions aériennes récentes et la prévision du développement que semblent destinées à prendre les opérations de ce genre, donnent un intérêt nouveau à la question des mesures de précaution à prendre dans les grandes gares afin de dérouter et de tromper les escadrilles ennemies qui pourraient tenter de les bombarder.

Jusqu'à présent, ce problème n'a guère reçu que des solutions de circonstances, suivant le régime et les gares que les entreprises de l'ennemi semblaient particulièrement menacer.

Il importe de prendre dans l'ensemble du réseau des Armées les mesures les plus strictes et les plus efficaces suivant un plan méthodiquement arrêté d'après les Directrices ci-après:

I.- MESURES GENERALES A FAIRE APPLIQUER EN PERMANENCE  
DANS TOUTES LES GARES.

Détail à voir.

Au Meusien, à Bar-le-Duc, on a masqué la surface d'eau des réservoirs. Cette précaution serait à prendre pour les nôtres, les reflets de lune pouvant donner une surface brillante. Les toits d'ardoise se voient aussi d'une façon très nette.

7/10/17

signé: GERARDIN.

a) Diminution de la visibilité zénitale des lumières, en garnissant toutes les lampes, ampoules électriques, d'un abat-jour aussi rabattu qu'il est possible pour ne laisser passer que la quantité de rayons lumineux horizontaux strictement nécessaires.

b) Diminution de l'éclairage par réflexion, en ne faisant fonctionner que le nombre d'appareils d'éclairage absolument indispensable à l'exécution du service et pendant sa durée.

Ces mesures déjà prises dans le plus grand nombre des gares, feront l'objet d'une revision méthodique et donneront lieu à l'établissement d'un compte rendu que les Commissions de réseau Nord et Est adresseront au D.T.M.A. pour le 25 Octobre.

II.- AMELIORATION DES MESURES DEJA PRISES EN CAS  
D'ALERTE.-

a) Poursuivre le remplacement par l'électricité de tous les autres moyens d'éclairage des grandes gares.

b) Vérifier les consignes établies pour chaque gare, ou en établir au besoin de nouvelles en les ramenant à un type général comprenant:

- Extinction totale à l'exception des signaux dans les gares directement menacées.

- Extinction partielle dans toutes les gares avoisinant les premières.

c) Expérimenter la valeur des mesures déjà prescrites, par des exercices d'alerte qui devront être contrôlés par l'aviation. Les programmes de vérification nécessaires à cet effet seront établis par les Commissions de réseau après entente avec les Groupes d'Armées

intéressées (1)

in-

(1) Les Commandants de Groupes d'Armées reçoivent à cet effet les instructions du Général en Chef.



Ces vérifications vont porter principalement sur 2 points:

- Efficacité des liaisons téléphoniques au sujet de la transmission de l'alerte.

- Rapidité des opérations d'extinction des appareils d'éclairage après réception du message d'alerte.

Ces vérifications devront être activement menées et terminées avant le 25 octobre, date à laquelle un compte rendu sera adressé à la D.R.M.A.; il devra faire ressortir, pour chaque grande gare, les résultats des expériences d'alerte.

Les travaux d'amélioration que ces expériences auront démontré nécessaires pour chaque gare, tant dans les liaisons téléphoniques que dans le mode d'éclairage employé.

d) Etudier, pour certaines grandes gares plus particulièrement désignées comme des objectifs tentants pour l'ennemi, la création dans le voisinage d'un dispositif lumineux de fausse gare.

Les projets d'installation d'éclairage électrique seront adressés au D.T.M.A. dans le plus court délai possible, au fur et à mesure de leur établissement.

L'Aide-Major Général  
Directeur des Transports Militaires aux Armées,  
P A Y O T

N° E/1160 - Copie transmise à Monsieur le Commissaire Technique  
Paris, le 6 Octobre 1917  
Le Commissaire Militaire du réseau de l'Est,  
Signé: BOQUET

N° 3638 S.M.

Paris, le 10 Octobre 1917

Copie transmise à Monsieur l'Ingénieur en Chef de la Voie  
et des Travaux.

Je pense que vous voudrez bien vous charger de  
l'examen de la question posée par Monsieur le Directeur.

*L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,*  
L'Inspecteur Principal du Mouvement,

