

Justifications non chiffrées de l'augmentation
des dépenses des allocations de déplacement
pour les 4 premiers mois de 1942 comparées à
celles de 1939 -

Justifications non chiffrées de l'augmentation des dépenses des allocations de déplacement pour les 4 premiers mois de 1942 comparées à celles de 1939 -

Diminution des effectifs	Toutes Régions -
<u>Régimes A et B</u>	
Réduction du nombre des trains (Augmentation de la durée des déplacements et attributions d'allocations complètes au lieu d'allocations partielles -	Toutes Régions -
Sujétions imposées par les autorités allemandes entraînant des déplacements de longue durée -	Nord - Sud-ouest -
Détachement de renforts inter-arrondissements par suite des difficultés de recrutement des auxiliaires dans certains arrondissements -	Est
Augmentation des remplacements d'agents malades, blessés, incarcérés ou suspendus -	Est - Nord -
Difficultés et manque de logements -	Toutes Régions -
Renforts temporaires (débarkements, embarquements, chantiers poissières, à coups de trépie, etc)	Nord - ouest -
Développement des écoles d'Instruction Professionnelle -	Nord - ouest - Sud - ouest
Détachement d'agents pour aider à la maintenance des colis de détail accumulés par défaut de wagons -	Est
Création d'emplois (monteurs de lignes, surveillance des lignes téléphoniques, contrôle de la sécurité) -	Sud - ouest
Augmentation du personnel intérimaire - conséquences des difficultés d'évolution de ce personnel par suite de la réduction du nombre des trains - du nombre croissant des malades; des sujétions nées de l'existence de la ligne de démarcation -	Sud - ouest - Sud - Est -
allocations de déplacement mandatées à certains A.L.	Sud - Est
attribution d'allocations de déplacement aux attachés pendant les 3 premiers mois de leur nouvelle résidence -	Nord -
Augmentation des équipes mobiles chargées de la révision des effectifs autorisés, etc	Sud - ouest
<u>Régime C</u>	
Allongement de la durée du travail et surtout de l'amplitude - Accroissement des déplacements par suite de réduction du nombre des trains - (L'amplitude maximum qui était de 30 heures en 1939, est passée à 40 heures et parfois 50 heures en 1942) -	Toutes Régions -
Désheurements fréquents des trains de marchandises -	ouest
Équipement de nombreux mouvements de T.C.O.	ouest
Réserve d'agents de trains en vue d'assurer des mouvements imprévisibles -	ouest

Allocations de déplacement payées aux agents du cadre permanent
du Service de l'Exploitation pour les 4 premiers mois de 1939 et 1942 -

		Est	Nord	Ouest	Sud-Ouest	Sud-Est	Ensemble S.M.C.F.
4 premiers mois de 1939	Dépenses Effectif moyenne annuelle par agent	3 ^M 200 25.018 385 f.	2 ^M 839 27.742 307 f.	4 ^M 052 33.052 368 f.	5 ^M 899 35.389 500 f.	6 ^M 729 54329 371 f.	22 ^M 719 175.530 388 f.
4 premiers mois de 1942	Dépenses Effectif moyenne annuelle par agent	8 ^M 700 21.365 1.221 f.	6 ^M 289 22.859 825 f.	9 ^M 350 26.036 1.077 f.	11 ^M 396 29.555 1.156.	12 ^M 243 44281 836 f.	47 ^M 968 144.096 999 f.
% d'augmentation en 1942 -	sur les dépenses globales	172	122	131	93	82	111
	sur la moyenne annuelle par agent	217	169	193	131	124	157
Réductions à opérer sur les dépenses de 1942 pour les rendre comparables à 1939 -							
allocations de la lettre P.4671 du 14-5-1941		0 ^M 460	0 ^M 334	2 ^M 600	1 ^M 120	1 ^M 456	5 ^M 970
allocations imputables à l'exercice 1941 -			0 ^M 450				0,450
Augmentation de 72% $\left(\frac{72}{172} \right)$ des dépenses de 1942 en moyenne du mois de 1939 -	après déduction des réductions ci-dessus -	3 ^M 450	2 ^M 304	2 ^M 454	4 ^M 297	4.515	17,030
	Ensemble des réductions	3 ^M 910	3 ^M 088	5 ^M 064	5 ^M 417	5 ^M 971	23 ^M 450
Dépenses 1942 comparables à 1939 -		4 ^M 790	3 ^M 201	4 ^M 286	5 ^M 969	6 ^M 272	24 ^M 518
moyenne agent en 1942 comparable à 1939 -		672 f.	420 f.	494 f.	605 f.	425 f.	510 f.
% d'augmentation sur 1939	sur les dépenses globales	50	13	6	1	-	8
	sur la moyenne agent	75	37	34	21	15	31

Région de l'Est - Justification de l'augmentation des
dépenses d'allocations de déplacement pour les
4 premiers mois de 1942 -

	Effectif	Dépenses
Dépenses de 1942	21.365	8 M 700
Création des écoles d'instruction professionnelle	300	0 M 600
Augmentation du nombre des attachés	98	0.650
Augmentation du Service de la Surveillance générale	91	0.300
Totaux	489	1 M 550
Coûts ramenés au taux de 1939 ($\frac{100}{122}$)	(7 M 15 - 0 M 46)	3 M 900 -
Dépenses de 1939	25.078	3.200 -
		0 M 700 -
Augmentation réelle en 1942		22%

$$\frac{1,55 \times 100}{122} = 1,27$$

$$0,9 \frac{3,2}{28\%}$$

L.R.

Paris, le 25 novembre 1942



Monsieur le Directeur du Service Central
du Personnel

Mc Girardot

622
Région Est
G4-F-73

Allocations
de
déplacement

N° 3743

*fu. centraliser
et présenter une
note d'ensemble
au G. G.*

*St. Jean
passe à l'arrondissement
provisoirement*

*un particulier
à l'Est*

Par lettre P. 8304 du 27 octobre 1942, vous avez bien voulu me signaler l'augmentation des dépenses résultant des allocations de déplacement attribuées au personnel du Service de l'Exploitation depuis 1939, en faisant ressortir que cette augmentation est particulièrement sensible sur ma Région, où elle atteint 76% en 1942.

Vous me demandez d'étudier, d'une part, quelles sont les différentes causes de cet état de choses et, d'autre part, les améliorations qui pourraient être apportées à l'organisation des déplacements.

J'ai l'honneur de vous exposer, ci-dessous, les résultats de cette étude.

Pour rendre les chiffres de 1942 comparables à ceux de 1939, il faut tenir compte non seulement des réductions opérées dans l'annexe à votre lettre précitée, mais encore de quelques modifications fondamentales intervenues depuis 1939 dans l'organisation du Service de l'Exploitation de la Région de l'Est.

En premier lieu, l'instruction professionnelle était en 1939 pratiquement inexistante; elle a dû être créée de toutes pièces depuis la reprise de l'exploitation de juillet 1940. Elle comporte divers degrés dont deux, le niveau "régional" (Ecole Régionale d'Exploitation) et le niveau "arrondissement" (Ecoles d'Arrondissement) ont donné lieu, en 1942, au paiement en faveur des élèves eux-mêmes et d'un certain nombre d'agents qui remplaçaient ces élèves dans les gares, d'indemnités de déplacement qui n'avaient pas leur équivalent en 1939: pendant les 4 premiers mois de 1942, nous avons ainsi payé à 300 agents environ (170 élèves + 130 remplaçants) des frais de déplacement pour un montant global de 600.000f environ.

En deuxième lieu, le recrutement des Attachés a dû, également, pour améliorer la qualité de notre personnel, être intensifié depuis 1939. Le nombre des Attachés des divers groupes qui, à cette époque, était seulement de 12, est passé en 1942 à 110. Or, les nécessités de leur formation professionnelle exigent que les Attachés soient changés très fréquemment de résidence: de ce fait, ils perçoivent presque en permanence les allocations de déplacement. On peut évaluer les sommes payées à ce titre, pendant les 4 premiers mois de 1942, à 650.000f.

650.000 1477
110 x 4

En troisième lieu, et sans parler de la création de postes nouveaux dont les titulaires sont presque toujours en déplacement (Contrôleurs de sécurité, contrôleurs du matériel, spécialistes litiges, moniteurs de taxes...), les circonstances ont imposé la nécessité d'un corps nombreux de surveillance générale: en 1939, il comptait 6 unités; en 1942, il en compte 97. De par leurs fonctions mêmes, ces agents sont presque continuellement en déplacement: pour les 4 premiers mois de 1942, les allocations correspondantes ont atteint 300.000f.

*commun aux
autres Régions*

.....

Tenant compte des considérations exposées ci-dessus, on voit que les allocations de déplacement paraissant avoir eu leur équivalent en 1939, ne s'élèvent plus qu'à:

$$8^M7 - (0,6 + 0,65 + 0,3) = 7^M15$$

qui, affectés des réductions visées à l'annexe à votre lettre, donnent un chiffre de:

$$7^M15 - (0,460 + \frac{6.69 \times 72}{172}) = \frac{3.79}{3^M6}$$

à comparer aux 3^M2, dépenses de 1939.

La différence de 0^M4⁷ qui reste pour l'ensemble des 4 mois comparés peut s'expliquer sans qu'il soit possible de fournir des chiffres très précis par les considérations ci-après :

A titre de remarque générale, il faut mentionner qu'en 1939 le Service de l'Exploitation disposait, par rapport au cadre autorisé, d'un volant de ~~1300~~ unités qui est tombé à une centaine d'unités en 1942: il était donc possible en 1939 d'assurer beaucoup de remplacements dans les centres de quelque importance sans frais de déplacement. Il n'en est plus de même aujourd'hui.

J'énumère dans ce qui suit les autres causes de l'augmentation des frais de déplacement:

I - Agents des trains soumis au régime C.

En 1939, l'application de la semaine de 40 h. permettait d'appliquer le régime de travail ci-après:

- Travail effectif: 8h. - amplitude: 12 h. en limitant à 1 les repos hors résidence entre 2 grands repos périodiques - les plus longues absences ne dépassaient pas 30 h.

En 1942, la situation est différente:

- Travail effectif: 10 h. - amplitude: 14 h. Il n'y a plus de limitation du nombre de repos hors résidence.

Il en résulte des absences atteignant souvent 40 h. et dépassant parfois 50 h., notamment en service facultatif (T.C.O.).

Le taux le plus élevé de l'allocation de déplacement étant appliqué au delà de la 16ème heure, il en résulte une augmentation sensible des allocations de déplacement.

II - Agents sédentaires du Cadre Permanent soumis aux régimes A et B.

- a) En raison de la réduction considérable du nombre des trains et des moyens de transport, la durée des déplacements est augmentée:

C'est ainsi que les remplacements avec parcours aller et retour dans la même journée, fréquents en 1939, sont devenus impossibles en 1942 et les trajets doivent être effectués la veille et le lendemain des remplacements, ce qui accroît très notablement les frais.

Ces difficultés se trouvent accrues en raison du fait que, par suite des circonstances actuelles, beaucoup d'agents utilisent leur congé par journée ou par périodes de 2 ou 3 jours pour vaquer aux travaux de jardinage ou de culture. Les allées et venues des agents de remplacement en sont augmentées en conséquence.

- b) Les à coups provoqués par les transports militaires sont fréquents. Ces transports nécessitent souvent l'envoi inopiné dans les gares d'embarquement ou de débarquement d'équipes de renfort constituées par du personnel détaché.
- c) Dans certains Arrondissements (1er et 3ème Arrondissements notamment), il est quasi impossible de trouver des auxiliaires et les autres Arrondissements doivent leur venir en aide. C'est ainsi qu'à lui seul le 5ème Arrondissement a fourni 2710. journées d'agents au 1er Arrondissement pendant les 4 premiers mois de 1942.
- d) Dans un grand nombre de localités de la Région, il y a pénurie et même parfois absence totale de logements, soit par suite de surpopulation momentanée, soit par suite de dommages causés par la guerre, soit par suite de réquisitions: cette situation nuit à la réalisation rapide des mutations prononcées malgré la pression exercée sur les agents mutés.
- e) Les nombreuses suspensions de fonctions prononcées à l'égard des agents coupables de vol nécessitent le recours à des agents de remplacement.
- f) A défaut de wagons, les colis de détail arrivent à s'accumuler: lorsque les wagons sont à pied d'oeuvre, il est nécessaire de détacher des agents pour aider à la manutention et activer la rotation du matériel.

III - Auxiliaires

L'emploi des auxiliaires est comparable à celui des agents sédentaires du Cadre permanent et n'appelle pas d'observations particulières.

x

x x

Telles sont les causes de l'augmentation constatée des frais de déplacement.

Peut-on apporter des remèdes à cette augmentation?

Tant que dureront les circonstances actuelles, il paraît hasardeux de répondre par l'affirmative.

.....

Parmi les palliatifs à mettre en oeuvre, il faut compter la vérification des états de déplacement pour éviter les abus; c'est ce qui a toujours été fait et continuera à être fait.

Il faut également veiller à ce que les mutations soient faites rapidement; c'est ce que nous faisons, mais nous nous heurtons souvent aux difficultés insurmontables de logement.

J'ai mis, par ailleurs, en application à partir du 1^{er}.3.42 une nouvelle organisation du personnel de réserve des Circonscriptions M^t et des intérimaires: dans les gares de classe égale ou supérieure à la 2^{ème} est placé le personnel nécessaire au remplacement de leurs propres agents. Ces remplaçants étaient précédemment à disposition soit de l'Inspecteur de Con. M^t, soit de l'Arrondissement et généralement groupés dans de grands centres. Leur répartition dans les gares d'utilisation réduit les difficultés et les frais de déplacement.

Je fais examiner la possibilité d'accentuer cette politique en mutant certains agents du cadre de réserve dans des établissements difficilement accessibles et où les remplacements sont particulièrement onéreux; mais c'est un remède de portée limitée et qui n'aura vraisemblablement qu'une efficacité relative.

R. R.

23 NOV 1942

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



RÉGION DU NORD

LE DIRECTEUR
DE
L'EXPLOITATION18, Rue de Dunkerque
PARIS - X°Tél. : TRUDAINE
99-40, 99-41, 99-42, 99-43
Intér 33Adresse Télégraphique :
NAFERNORD

DR/NI/42

Augmentation des
dépenses d'allocations
de déplacement

-:-:-

Mr. Girardot

Ry

Le 21 NOV 1942

19

Monsieur le Directeur du Service Central P.,

Votre lettre P. 8304 du 27 Octobre relative à l'augmentation des dépenses d'allocations de déplacement de 1939 à 1942.

Vous voudrez bien trouver ci-dessous, comme vous l'avez demandé, la décomposition de ces dépenses en 1939 et en 1942. Le chiffre des allocations de déplacement payées aux auxiliaires étant insignifiant en 1942 et nul en 1939, les sommes payées à ce titre en 1942 ont été bloquées avec les sommes payées aux agents sédentaires du cadre permanent:

Allocations de déplacement - 4 premiers mois de 1942

1939 Dépenses.....	(personnel sédentaire..1 ^M 107)	2 ^M 839
	(personnel des trains..1 ^M 732)	
1942 Dépenses globales.....	(personnel sédentaire..3 ^M 579)	6 ^M 289
	(personnel des trains..2 ^M 710)	= 450
		5 ^M 839
1942 Dépenses comparables à celles de 1939.....	(personnel sédentaire..1 ^M 672)	3 ^M 201 soit
	(personnel des trains..1 ^M 529)	13% de plus
		qu'en 1939

Dépenses annuelles par tête d'agent

	<u>personnel sédentaire</u>	<u>personnel des trains</u>
1939.....	134	1.687
1942.....	247	1.800
Moyenne par tête d'agent en 1942 : 420		

Je ferai d'abord remarquer que le chiffre de 6^M 315 figurant sur le tableau annexé à votre lettre précitée doit être ramené à 6^M 289, montant du chiffre comptable du Bureau de la Solde. Dans ce chiffre de 6^M 289, est comprise une somme de 450.000 frs représentant des allocations payées au cours des 4 premiers mois de 1942 mais imputables à l'exercice 1941; déduction faite de cette somme, le

(1) Il s'agit de l'apurement des comptes 1941 des agents repliés du littoral avec bénéfice des allocations de déplacement.

chiffre réel des dépenses des 4 premiers mois de 1942 est ramené à 5^M839 dont 334.000 frs payés au titre "allocations de la lettre P. 4671 du 14 Mai 1941". En définitive, le chiffre net s'établit à 5^M505.

Enfin, compte tenu de l'augmentation de 72 % en moyenne du taux des allocations par rapport à 1939, les dépenses des 4 premiers mois de 1942 se chiffrent à 3^M201 contre 2^M839 en 1939, ce qui représente une augmentation de 13 % sur les dépenses globales (au lieu de 22%) et de 37% sur la moyenne agent (au lieu de 49%).

La plus grosse part de cette augmentation porte sur les allocations payées au personnel sédentaire. Les principales causes de cette augmentation sont les suivantes :

- détachements d'agents infiniment plus nombreux en 1942 qu'en 1939 pour assurer des renforts temporaires (débarquement, embarquement, ouverture de chantiers provisoires, rétablissement temporaire du service de nuit, à-coups de trafic, etc...);
- attribution d'allocations complètes au lieu d'allocations partielles aux agents détachés qui ne peuvent pas rentrer coucher chez eux faute de train;
- augmentation du nombre des remplacements d'agents malades, blessés, incarcérés, suspendus, etc...;
- augmentation très importante par rapport à 1939 des agents chargés de la surveillance générale et des agents de la filière "contrôle";
- augmentation du nombre des agents détachés dans les écoles. Pendant les 4 premiers mois de 1939, le nombre de ces agents a été de 30 en moyenne par mois alors qu'il a atteint 60 en 1942;
- attribution d'allocations de déplacement aux attachés pendant les 3 premiers mois de leur séjour dans une nouvelle résidence (lettre P. 5976 du 8 Août 1941 du S.C.P.);
- attribution d'allocations de déplacement à un certain nombre d'agents logés qui n'ont pu disposer de leur logement.

Dans les circonstances actuelles, étant données les brusques variations des besoins résultant de sujétions dues à l'occupation et dont la durée est imprévisible, il est fréquemment nécessaire de détacher des agents pendant une période de longue durée, ce qui ne se produit pas en temps normal. Ces détachements sont inévitables; nous ne pouvons en effet rectifier le cadre autorisé et procéder à des mutations que lorsque des besoins nouveaux paraissent avoir un caractère de stabilité.

Enfin, il est assez surprenant que le montant des allocations payées en application de la lettre P. 4671 du 14 Mai 1941 soit infiniment plus élevé sur les Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est que sur le Nord. Ces allocations ne représentent pour le Nord que 5% du montant

total des allocations de déplacement payées au cours des 4 premiers mois de 1942, alors qu'elles représentent plus de 25% sur la Région Ouest et 10% sur les Régions Sud-Ouest et Sud-Est. Cette différence ne proviendrait-elle pas en partie du fait que ces Régions procèdent à des mutations plus nombreuses et attribuent des allocations au titre de la lettre P. 4671 alors que la Région Nord procède plutôt par détachements ?

Des recommandations ont néanmoins été faites aux Chefs d'Arrondissement pour hâter dans toute la mesure du possible la réalisation des mutations destinées à combler des vacances du cadre autorisé.

En ce qui concerne le personnel des trains, la dépense annuelle par tête d'agent a augmenté de 113 frs en 1942 par rapport à 1939 ; cette augmentation provient de l'allongement de la durée du travail et de la réduction du nombre des trains.

Le Directeur,

Cauberg 4

EX.O. N° 1114 SG3

Ouest

M. Girardot

Monsieur le Directeur
du Service Central du Personnel,



Suite à votre note P 8304 du 27 Octobre concernant l'augmentation constatée dans les dépenses d'allocations de déplacements au Service de l'Exploitation.

Les dépenses au titre "allocations de déplacements" du Service de l'Exploitation Ouest indiquées pour les 4 premiers mois de 1939 et de 1942 se répartissent respectivement ainsi qu'il suit pour chacun des régimes C (Trains) et A et B (sédentaires).

A noter d'ailleurs que l'effectif moyen (33052 unités) de 1939 comprend 421 agents du Factage passés en Janvier 1940 à la Région Nord.

		Agents soumis aux régimes		Total
		C Trains	A et B Sédentaires	
4 premiers mois de 1939	Dépenses.....	1.995.000f	2.057.000f	4.052.000f
	Effectif.....	4.611	28.441	33.052
	Moyenne annuelle			
	par agent.....	1.298f	217f	368f
4 premiers mois de 1942 (après réduction)	Dépenses.....	1.924.000f	2.001.000f	3.925.000f
	Effectif.....	3.626	22.410	26.036
	Moyenne annuelle			
	par agent.....	1.592f	268f	452f
% d'augmentation sur 1939 de la				
moyenne par agent.....		23	23	23

En ce qui concerne spécialement le personnel des trains, les augmentations des frais de déplacements proviennent des causes particulières suivantes :

- 1°) Allongement de la durée du travail et surtout de l'amplitude; accroissement du nombre de découchers occasionnés par la réduction du nombre des trains.

Pour les quatre premiers mois des exercices considérés, les roulements réguliers et de réserve ont comporté respectivement, par rapport au nombre de jours de travail, 27 % de découchers en 1942 contre 22 % en 1939.

M. Girardot
Il faut faire remarquer les
différences de dépenses
d'une part
pour les dépenses communes
et d'autre part
les dépenses communes
d'ailleurs surmont les mêmes
26/11
LP

2°) Désheurements des trains de marchandises qui, en raison des circonstances, se produisent fréquemment.

3°) Détachement périodique ou à long terme d'agents des trains sur d'autres Arrondissements où l'effectif réel se révélait insuffisant eu égard au service à assurer.

C'est ainsi que des agents de trains de Rouen ont dû être détachés à long terme dans certaines résidences de l'Arrondissement de Rennes (2 à AURAY, 4 à St-BRIEUC, ...) particulièrement gênées.

Par ailleurs, à plusieurs reprises, et pour des périodes de 8 à 10 jours au minimum, 5 ou 6 agents de l'Arrondissement de Rouen ont dû être détachés sur l'Arrondissement du Mans pour faire face aux besoins.

4°) Equipement de nombreux mouvements de T.C.O., qui nécessite parfois l'envoi h.l.p. d'agents dans des petites localités la veille du jour prévu pour l'enlèvement des trains.

Des embarquements d'unités ont eu lieu dans des gares où il n'existe ni dépôt ni agents de trains, telles que TORIGNI, BAGNOLES, St-HILAIRE-du-HARCOUET, GUER, CRAON, etc..

Les agents qui amenaient les rames devaient rester sur place pour les ramener en charge. L'absence de ces agents hors de la résidence était le plus souvent supérieure à 24 heures.

5°) Blocage d'agents hors de leur résidence, le dimanche, par suite de la suppression des trains.

Nous citerons, à titre d'exemple, le cas des agents des SABLES d'OLONNE en roulement régulier qui, faute de moyens de circulation par fer et par route, doivent séjourner 35h20 à PORNIC du samedi soir au lundi matin et dont l'absence de leur résidence atteint, de ce fait, 62h14 au lieu de 38h14 en semaine.

6°) Nécessité pour certains bureaux de commande de faire venir des agents en réserve à disposition, en vue d'assurer des mouvements imprévisibles.

Une réserve d'agents des trains a dû être prévue en 2/12 dans chacune des gares de PARIS-St-LAZARE et de PARIS-MONTPSse (soit 4 agents par jour), par ordre des autorités d'occupation, pour accompagner inopinément des autorails dans un délai n'excédant pas une heure.

~~De même,~~ Pour le personnel sédentaire soumis aux régimes A et B, l'augmentation générale des dépenses au titre "frais de déplacements" provient principalement :

1°) de l'envoi de renforts dans certaines gares de la zone côtière (BREST, St-MALO, LANDERNEAU, La ROCHELLE, etc..) où il y avait impossibilité de recruter des auxiliaires.

Pour les 4 premiers mois de 1942, la dépense engagée de ce fait a été de l'ordre de 415.000f (1) alors qu'elle avait été nulle pour la période correspondante de 1939.

2°) de l'attribution des allocations de déplacements aux agents suivant des cours de formation, de perfectionnement et de stages.

.....

En effet, pour l'ensemble de l'année 1939, la somme engagée à ce titre n'avait pas dépassé 4.000f; or, nous trouvons, pour les seuls mois de Janvier, Février, Mars et Avril 1942, une dépense de 364.000f (1), les cours ayant été beaucoup plus nombreux en 1942 qu'en 1939.

Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte que, sur l'Arrondissement de Rouen, nous avons dû, en raison de la situation des gares du HAVRE et de DIEPPE, détacher un certain nombre d'agents non indispensables de ces gares sur d'autres résidences avec allocations de déplacements. Celles-ci ont atteint environ 81.000f pour les quatre premiers mois de 1942 (1).

Enfin, il n'est pas douteux que, lors des mutations, certains agents hésitent à quitter leur résidence, surtout pour des localités exposées aux bombardements ou présentant des difficultés au point de vue du ravitaillement et du logement. La recherche d'un candidat demande, de ce fait, plus de temps, d'où retard dans la désignation du nouveau titulaire.

Quant aux auxiliaires, aucune somme n'a été payée au titre "déplacements" à cette catégorie de personnel tant pour les mois considérés de 1939 que pour ceux de l'exercice 1942.

LE CHEF DE L'EXPLOITATION

Soub.

(1) sans réduction aux 72/172.)

3.3. SERVICE CENTRAL 21 NOV 1942 Paris, le

- S.E.C.F. -

REGION DU SUD-OUEST.

DIRECTION
Personnel

Monsieur le Directeur du Service
Central du Personnel,

Comme suite à votre lettre P. 8.304 du
27 octobre dernier, j'ai l'honneur de vous
adresser, ci-joint, le résultat de l'étude
entreprise par le Service de l'Exploitation
de la Région du Sud-Ouest, en ce qui concerne
l'augmentation des dépenses d'allocations de
déplacement afférentes à ce Service pour les
4 premiers mois de 1939 et de 1942.

J'adresse copie au Service Central M.

LE DIRECTEUR DE LA REGION DU SUD-OUEST,

Il Préssin

*les Justificatifs
sont donnés
d'un ensemble
notamment les
quand nous aurons
toutes les réponses
Z pour vos
les conclusions
en tenant*

*Il y a peut
être*

Kil

*m. Jaurin
Fouquet
22/11
L.P.*

Région du SUD-OUEST
EXPLOITATION

Paris, le 16 novembre 1942

SERVICE GENERAL
4^e Section A4

Monsieur le Chef des Services
Administratifs,

A la date du 29 octobre écoulé, vous m'avez transmis copie d'une lettre du 27 du même mois par laquelle M. le Directeur du Service Central P., en signalant que l'attention de M. le Directeur Général a été appelée sur l'augmentation sensible des dépenses d'allocations de déplacement au Service de l'Exploitation depuis 1939, demande aux Régions de le renseigner sur les causes de cette augmentation et d'étudier les moyens propres à y remédier.

Vous voudrez bien trouver ci-joint un tableau donnant la comparaison des allocations de déplacement payées pour les 4 premiers mois de 1939 et de 1942, tableau établi en distinguant les dépenses afférentes aux 4 catégories de personnel ci-après :

- Service Régional (agents soumis au régime A)
- Arrondissements et gares (Agents soumis aux régimes A et B)
- Trains (Agents soumis au régime C)
- Auxiliaires.

Je vous indique ci-après les observations qu'appellent de ma part les chiffres accusés par ce tableau.

-Service Régional-

L'accroissement de la dépense moyenne par agent ressort à 69%. Il trouve, pour la plus grande part, sa justification dans les augmentations successives de l'effectif du personnel de Contrôle et d'Inspection ayant résulté de l'application à la Région du Sud-Ouest de l'organisation unifiée S.N.C.F.

Je précise que ces augmentations d'effectif atteignent, au total, 192 unités. Il s'agit presque exclusivement d'agents que leurs fonctions astreignent à effectuer des déplacements d'une façon permanente (brigades de Surveillance Générale, équipes mobiles chargées de la révision des effectifs autorisés, etc..).

-Arrondissements et gares-

En plus de la somme de 1.120.000Fr., représentant le montant des allocations de déplacement payées en application de la lettre P. 4671 du 14-5-1941, il y a lieu de déduire du total des dépenses de 1942 une somme de 200.000Fr., représentant les allocations spéciales payées aux agents ex-A.L. repliés sur notre Région, ainsi que les allocations de déplacement payées aux agents appelés à suivre des cours d'instruction professionnelle, cours qui n'existaient pas en 1939.

Compte tenu de cette déduction, la moyenne agent pour 1942 ressort à 363, au lieu de 389, ce qui représente une augmentation de cette moyenne de 6 %, au lieu de 14 %.

.....

Cette augmentation est notamment due:

- à l'augmentation de l'effectif du personnel de l'intérim (42 unités) conséquence des difficultés d'évolution de ce personnel par suite de la réduction du nombre des trains, du nombre croissant des malades, des sujétions nées de l'existence de la ligne de démarcation, de l'institution des cours professionnels qui conduisent à remplacer les agents détachés, etc... ;

- aux créations d'emploi, résultant de l'application à la Région Sud-Ouest de l'organisation S.N.C.F. (moniteurs de taxes, surveillance des lignes téléphoniques, surveillance des transports, contrôle de la sécurité);

- à la réduction du nombre des trains, qui a pour résultat d'allonger la durée des déplacements. C'est ainsi, par exemple, que sur certaines lignes où ne circule plus qu'un train dans chaque sens, les agents doivent rester, bien souvent, un jour de plus sur le lieu de détachement pour attendre le passage du premier train pouvant les ramener à leur résidence, ou les conduire sur un autre point;

- aux sujétions imposées par les autorités d'occupation (création de nouveaux chantiers par exemple);

- à la difficulté de vêtir certains postes en raison des circonstances (rareté des logements, ravitaillement difficile)...

-Agents soumis au Régime C.

Si les dépenses globales, pour 1942, sont à peu près les mêmes qu'en 1939, la dépense moyenne par agent a subi une augmentation de 23 %.

Il faut en rechercher les causes:

- 1°- dans les retards nombreux et importants des trains de toutes catégories qui prolongent, au-delà des limites prévues, l'absence des agents ;

- 2°- Dans la rareté des trains ou leur périodicité incommode qui empêchent la création de crochets aller et retour de courte durée;

- 3°- dans les commandes systématiquement tardives et les décalages considérables et inévitables des trains T.C.O. qui ont les mêmes conséquences au point de vue prolongation de l'absence des agents, parce qu'elles ne permettent plus la réalisation de crochets courts.

-Auxiliaires-

En 1939, aucun auxiliaire n'était envoyé en déplacement. Il n'en est plus de même en 1942, où les difficultés de recrutement du personnel auxiliaire sur certains points nous obligent à y envoyer des auxiliaires d'autres résidences.

Par ailleurs, un certain nombre d'auxiliaires utilisés, en

général, dans des postes de mouvement, assurent des roulements ou sont envoyés à des gares autres que leur gare d'attache, soit en renfort exceptionnel, soit pour couvrir des absences pour congés, maladies ou blessures.

Il ressort de l'exposé qui précède que l'augmentation des dépenses d'allocations de déplacement résulte, pour la plus grande part, de mesures imposées par les circonstances actuelles ou de situations nées de ces circonstances et je ne vois, dans ces conditions, aucune mesure particulière à prendre pour y remédier.

Nous n'en continuerons pas moins à nous attacher à réduire ces dépenses au minimum, notamment en exerçant un contrôle minutieux des feuilles de déplacement et en hâtant, dans toute la mesure du possible, la réalisation des mutations de façon à éviter les détachements prolongés.

LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION
signé: GIRETTE.

32/11/2

Tableau comparatif des allocations de déplacement
payées aux agents du Service de l'Exploitation pendant
les quatre premiers mois de 1939 et de 1942

		Régimes A et B		Régime C	Auxiliaires
		Service Régional	Arrondissements et Gares		
4 premiers mois de 1939.	(Dépenses....	171.839	3.244.616	2.482.436	-
	(Effectif....	930	28.555	5.904	-
	(Moyenne annuelle par agent.....	554	348 341	1.261	-
4 premiers mois de 1942	(Dépenses....	666.867	6.359.203	4.300.323	59.765
	(Effectif....	1.241	23.468	4.846	-
	(Moyenne annuelle par agent.....	1.612	853 813	2.662	-
Réductions à opérer sur les dépenses de 1942 pour les rendre comparables à 1939	allocations de la lettre P. 4671 du 14-5-1941.		1.120.000		
Augmentation de 72% du taux de 1939	{ 72/172 des dépenses de 1942	279.154	2.193.153	1.800.135	
Ensemble des réductions.....		279.154	3.313.153	1.800.135	
Dépenses 1942 comparables à 1939		387.713	3.046.050	2.500.188	59.765
Moyenne annuelle par agent en 1942		937	389	1.548	
% d'augmentation sur 1939	{ sur les dépenses globales..	80	-	-	
	{ sur la moyenne agent	69	14	23	

3 416 / 245
466 / 116
1710

*collation
bon
pour*

Région du Sud-Est
allocations de déplacement

		Personnel des trains	Personnel des gares	Ensemble
4 premiers mois de 1939 -	Dépenses	3.951.700.	2.080.250.	6.031.950.
	Effectif	10.226.	41.750.	51.976.
	Moyenne par agent	1159.	149.	348.
4 premiers mois de 1942 -	Dépenses valeurs ramenées à celles de 1939 -	2.914.000.	gares - ser. Reg. al et p.m. 2 0M 791	6M 272.
	Effectif	6.238.	35.425	44.284.
	Moyenne par agent	1.401.	265 f.	425 f.
% d'augmentation en 1942 sur les dépenses globales				4 %
sur la moyenne agent		21 %	46 %	13 %

27 NOV 1942

Paris, le

Région du Sud-Est

Direction

PE. II

27 NOV 1942



Monsieur le Directeur du Service Central
du Personnel.

Par lettre P.8.304, du 27 écoulé, vous avez bien voulu m'adresser un tableau comparatif des allocations de déplacement payées aux agents du cadre permanent du Service de l'Exploitation pendant les 4 premiers mois de 1939 et 1942 en me priant de procéder à une étude sur les causes ayant pu intervenir dans l'augmentation des dépenses constatées ainsi que sur les mesures à prendre pour en restreindre l'importance.

L'étude à laquelle j'ai fait procéder nous a conduit à décomposer ces dépenses en deux catégories : personnel des trains soumis au régime C - personnel sédentaire des gares soumis aux régimes A ou B (agents du CP et auxiliaires).

I - Personnel des Trains

Les sommes payées au titre des allocations de déplacement pendant les périodes considérées ont été respectivement de :

3.951.700 f en 1939 contre 2.914.000 en 1942 (valeur ramenée à celle de 1939) soit un en moins global de 1.037.700 f.

Les effectifs étant passés de 10.226 en 1939 à 6.238 en 1942, la moyenne annuelle des dépenses par agent est de 1.159 en 1939 contre 1.401 en 1942, le pourcentage de variation des dépenses se trouve amené de ce fait à 21% d'augmentation par agent en 1942.

Cette augmentation peut être imputée aux deux principales causes suivantes :

-augmentation de 20' par agent de la durée moyenne journalière des déplacements - conséquence de l'augmentation de la durée de travail et de la moyenne d'amplitude, par application du régime des 48 heures, substitué à celui des 40h. :

moyenne du travail effectif :7h.03 en 1942, contre 6h.43 en 1939

amplitude moyenne :10h.00 -d°- 9h.30 -d°-

- Durée moyenne du déplacement :13h.00 -d°- 12h.40 -d°-

-Réduction en 1942 du cadre autorisé des trains (application de la N.G n° 20 A19) et intervention plus poussée des agents sédentaires au service des trains auquel sont imputées les indemnités de déplacement correspondantes, ce qui hausse la moyenne de 1942.

-Réduction du nombre de trains, qui rend bien plus difficile le tracé des roulements et entraîne automatiquement l'allongement des déplacements.

II - Personnel des Gares

Les sommes payées au titre des allocations de déplacement pendant les périodes considérées ont été respectivement de :

2.080.250 f en 1939 contre 2.567.000 en 1942 (valeur ramenée à celle de 1939)

soit une augmentation globale de 486.750 f.

Copie au Service Central M.

.....

Les effectifs étant passés de 41.750 à 35.425 la dépense moyenne annuelle par agent est de 149f en 1939 contre 217 f en 1942, ce qui donne un pourcentage d'augmentation de 46% par rapport à 1939.

Il ne nous est pas possible de déterminer avec exactitude le surcroît de dépenses inhérent à chacune des différentes particularités ayant pu entraîner les variations constatées.

Cependant, ces dernières peuvent être imputées aux principales sujétions indiquées ci-après :

-Les difficultés de recrutement du personnel auxiliaire, rencontrées sur certains Arrondissement (notamment dans le sud de la Région), nous ont conduits à détacher en renfort, pendant de longues périodes, d'assez nombreux agents du cadre permanent dans certaines gares : MARSEILLE, MIRAMAS, FORT-de-BOUC, SETE, LYON, BADAN, etc...

-Les difficultés de mise en place des agents mutés (recherche sur les T.A. des agents pouvant être nommés en Z.O. - examen des desiderata - obtention des laissez-passer) entraînent des délais assez longs et l'utilisation d'agents de l'intérim ou de renfort.

-Les allocations de déplacement mandatées à certains Alsaciens ou Lorrains en application des prescriptions de l'avis général Personnel P 11 n°1 du 14-2-1942, ont augmenté de 215.912f les dépenses de l'espèce.

-Aggravation de l'état sanitaire due aux restrictions alimentaires, d'où utilisation plus poussée des intérimaires dans les gares moyennes et dans les petits établissements.

-Allongement de la durée des remplacements par suite de la réduction du nombre des trains.

-Résorption du retard existant dans l'allocation des congés à la fin de 1941.

-Mise en marche des courants de T.C.O. nécessitant l'envoi de nombreux renforts dans les petites gares, spécialement sur les lignes à service suspendu.

-Utilisation plus poussée des roulements "pleins" pour les repos des petites gares, ce qui permet une économie de personnel (postes réguliers et remplacements) mais nécessite un cadre d'intérimaires plus étoffé pour l'attribution des congés, les renforts et les remplacements pour maladies.

-Application de la semaine de 48h. en 1942 -contre 40h. en 1939 - entraînant l'allongement automatique de la durée des déplacements journaliers pour les agents des roulements -assez nombreux- rentrant chaque jour à leur résidence.

-Raréfaction des moyens de transports (trains et autobus). En 1939, la plupart des roulements de repos ne comportaient aucune journée de "route", le remplaçant pouvant se rendre par trains ou autobus après ou avant son travail, d'une gare à l'autre de son roulement. Actuellement, faute de trains ou d'autobus, presque tous les roulements comportent des jours creux dits "jours de route", lorsque la distance séparant 2 établissements d'un même roulement ne permet pas l'utilisation d'une bicyclette.

III - Personnel auxiliaire

Les dépenses afférentes à cette catégorie d'agents sont, dans l'ensemble, insignifiantes.

Nous nous sommes toujours efforcés de restreindre dans toute la mesure du possible le nombre et la durée des déplacements, en portant notre attention sur l'utilisation du personnel des trains et de remplacement par un tracé serré des graphiques de service et la constitution de roulements pleins. Il n'est guère possible de faire mieux à ce sujet, les pertes constatées dans les roulements étant liées au défaut de moyens de communication.

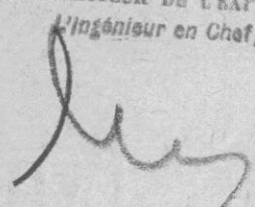
La méthode suivie et le contrôle exercé ont d'ailleurs porté des fruits puisque le pourcentage de l'augmentation moyenne des dépenses par agent est de 15% seulement pour notre Région.

Nous continuerons d'ailleurs de suivre la question, et ne manquerons pas de tenir compte de vos directives concernant la mise en place rapide des agents mutés, le contrôle des états de déplacements et l'organisation des remplacements.

Cependant, la seule comparaison des allocations de déplacement ne permet pas de juger complètement l'organisation même du service des remplacements. En effet, dans les petits établissements où les repos sont incorporés dans des roulements communs à plusieurs gares et les congés (ou autres absences) assurés par des intérimaires, il serait possible d'obtenir une réduction substantielle des allocations de déplacement, en augmentant le cadre autorisé de chaque établissement, avec diminution corrélative du cadre des remplaçants et intérimaires. Mais, en définitive, nous aurions une dépense supplémentaire, car l'agent créé pour les remplacements locaux serait inutilisé certains jours et insuffisant pour les absences simultanées, d'où rendement très défectueux.

De toute évidence, l'organisation actuelle (avec roulements "pleins" pour les repos et autres absences assurées par le personnel d'intérim) est la plus économique et nous sommes nettement d'avis de la maintenir : elle correspond d'ailleurs aux principes posés par l' I.G. n°12 -Série Mouvement - Affaires Générales.

P. LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION
Ingénieur en Chef,



SERVICE CENTRAL
DU PERSONNEL

1ère Division

Paris, le

27 OCT 1942

Messieurs les Directeurs de l'Exploitation des Régions,

Augmentation des
dépenses d'allocation
de déplacements

S.N.C.F.	SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
26 OCT 1942	
5 ⁰⁰ P880H	D ⁰¹ P ⁰⁰

L'attention de M. le Directeur Général a été attirée sur l'augmentation sensible des dépenses d'allocation de déplacements au service de l'Exploitation depuis 1939 et sur le fait que cette augmentation varie considérablement d'une région à l'autre.

Le tableau ci-annexé qui permet de comparer les allocations de déplacements payées aux agents du cadre permanent du Service de l'Exploitation pour les 4 premiers mois de 1939 à 1942 est significatif à cet égard.

Afin d'être rendues comparables aux dépenses de 1939, les dépenses de 1942 ont été diminuées :

- du montant des allocations payées en vertu de la lettre P.4671 du 14.5.1941 aux agents séparés de leur famille, ne trouvant pas à se loger, etc.
- des dépenses supplémentaires résultant de l'augmentation des taux des allocations de déplacements depuis 1939 (cette augmentation est en moyenne d'environ 72% compte non tenu de l'augmentation appliquée à partir du 1^{er} avril 1942 qui n'a du avoir d'effet en comptabilité qu'à partir de mai).

Il apparaît dans ces conditions que la dépense moyenne par agent d'allocation de déplacements a augmenté de 31% pour l'ensemble des Régions, l'augmentation étant de :

- 15% pour la Région du Sud-Est,
- 20% pour la Région du Sud-Ouest,
- 23% pour la Région de l'Ouest,
- 49% pour la Région du Nord,
- 76% pour la Région de l'Est.

Ces augmentations peuvent s'expliquer dans une certaine mesure par le fait que l'allongement de la durée du travail et surtout la réduction du nombre des trains ont allongé notablement la durée moyenne des déplacements. L'influence en est particulièrement sensible sur la dépense moyenne par agent de train, car pour ces agents les taux des allocations de déplacements sont progressifs.

Les difficultés de recrutement du personnel auxiliaire dans certaines localités ont, d'autre part, pu conduire à détacher en renfort d'assez nombreux agents du cadre permanent.

Les variations d'une région à l'autre peuvent, d'autre part, s'expliquer dans une certaine mesure par les sujétions imposées à la zone occupée et par l'octroi des allocations de déplacements à certains agents alsaciens ou lorrains.

Je vous prie de bien vouloir étudier dans quelle mesure ces différentes causes sont intervenues et d'examiner si à la faveur des circonstances un certain relâchement ne s'est pas produit dans l'utilisation et la mise en place du personnel.

D'importantes économies peuvent, semble-t-il, être réalisées sur les allocations de déplacements en améliorant l'organisation des remplacements, en contrôlant les feuilles de déplacements et surtout en hâtant les mutations de façon à éviter les détachements prolongés.

La nouvelle organisation et les pouvoirs accrus dont disposent les Chefs d'Arrondissements, doivent permettre d'obtenir à cet égard des résultats intéressants.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'adresser votre étude pour le 15 Novembre en distinguant les dépenses d'allocation de déplacement relatives aux 3 catégories d'agents ci-après :

- agents des trains soumis au régime C,
- agents sédentaires du cadre permanent soumis aux régimes A et B,
- auxiliaires.

Le Directeur,

Signé : R. BARTH

P.S. Je vous demanderai de bien vouloir adresser une copie de votre réponse à M. COURBAT.

La comparaison des moyennes en 1942 fait encore apparaître, pour le Sur-Ouest un taux moyen sensiblement supérieur à celui de la Région voisine qui lui est le plus comparable, à savoir l'Ouest.

D'autre part, dans le tableau ci-dessus, il n'est pas fait état de la Région de l'EST.

Or, c'est sur cette Région qu'actuellement l'allocation moyenne est la plus élevée et que l'augmentation par rapport à 1939 est de beaucoup plus forte.

La Région de l'Est indique que si l'on déduisait des allocations payées pendant les 4 premiers mois de 1942 celles qui correspondent à l'augmentation du service de la surveillance générale (97 agents en 1942 contre 4 en 1939), l'augmentation du nombre des Attachés en stage (110 contre 12) et le développement des Ecoles, le pourcentage d'augmentation de 1939 à 1942 serait ramené de 75 % à 22 %.

On peut toutefois observer que sur d'autres Régions, sinon sur toutes, les mêmes causes ont joué pour augmenter les allocations de déplacement. Il pourrait être intéressant de poursuivre un examen plus approfondi des allocations de déplacement payées par le Service de l'Exploitation de la Région de l'Est.

Toutefois, une telle étude nécessite des recherches basées sur des dépouillements effectués dans des bureaux de solde et ces bureaux ayant été très chargés depuis le mois d'août dernier (révision des rémunérations au 1^{er} août et au 1^{er} janvier), nous n'avons pas cru devoir poursuivre ces recherches.

B / Si vous estimez qu'il y ait intérêt à le faire, nous entreprendrons cette étude à partir du mois de février, c'est-à-dire lorsque les bureaux de solde seront à jour après révision de la rémunération au 1^{er} janvier et des déclarations au fisc.

Le Directeur,

Signé : R. BARTH

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

D. H2143/0.

Le

20 Août

19 42

R. C. Seine 276.448 B

Monsieur le Directeur du Service
Central du Personnel.

Le Service du Budget a procédé à une étude de la variation du coût moyen de l'agent des services actifs de l'Exploitation, en prenant comme période de référence les quatre premiers mois de 1939 et de 1942.

Cette étude a donné, par région, les résultats suivants :

		Est	Nord	Ouest	S/Ouest	S/Est	Ensemble :
							de la
							S.N.C.F.
Coût moyen annuel de l'agent	non (I939.....	20.319 ^f	20.569 ^f	20.300 ^f	19.322 ^f	19.025 ^f	19.788 ^f
	compris (I942.....	28.509	28.959	28.262	26.437	27.422	27.778
	déplacements (% d'augmon	40	41	39	37	44	40
	(I939.....	275	319	384	522	388	381
	dépla- (I942.....	1.281	863	1.122	1.197	863	1.041
	cements (% d'augmon	366	171	192	129	122	173
	y (I939.....	20.594	20.888	20.684	19.844	19.413	20.169
	compris (I942.....	29.790	29.822	29.384	27.634	28.285	28.819
		déplacements (% d'augmon	45	43	42	39	46
							43

On remarque un accroissement considérable des indemnités de déplacement dans les coûts moyens ci-dessus, et des différences importantes entre le montant de ces indemnités suivant les régions.

Je vous prie de bien vouloir étudier cette question avec les régions et de me renseigner.

Le Directeur Général

