

26 LM 139 12

(1970-1972)

Evolution des effectifs.

E - P - M - J - A - S - O - N - D

Programmation de l'emploi du personnel
souhaité EX

Conformément aux directives données lors de la réunion du groupe de travail le 10 juin 1970 à la Direction du Mouvement,

MM. PICHEREAU, Inspecteur divisionnaire au Service Général de la Région Ouest,
ETIENNE, Inspecteur du Contrôle de route à la Région Sud-Est,

ont examiné comment se présentent, sur la Région de l'Ouest, les charges et les ressources du contrôle de route et comment s'effectuent l'établissement des roulements et la commande du personnel.

1 - CHARGES du CONTROLE de ROUTE.

1.1. - Service régulier (analyse des roulements au 27 juin 1970).

1.1.1. - Nombre de trains équipés par journée sur une semaine en indiquant le nombre d'agents (1) et le nombre de journées régulières de travail correspondant.

Grandes lignes		L	Ma	Me	J	V	S	D
trains à suppléments	{ 1 agent	1	1	1	1	-	1	-
	{ 2 agents	7	7	7	7	7	6	1
	{ 3 agents	1	-	-	-	1	-	1
T.A.C. rapides express	{ 1 agent	118	120	121	122	120	127	127
	{ 2 agents	28	26	26	26	26	26	22
	{ 3 agents	-	1	1	1	1	1	1
Autres	1 agent	36	34	34	34	35	33	25
Nombre de trains à	{ 1 agent	155	155	156	157	155	161	152
	{ 2 agents	35	33	33	33	33	32	23
	{ 3 agents	1	1	1	1	2	1	2
Total:		191	189	190	191	190	194	177
Nombre de journées régulières de travail correspondant		159	157	157	157	158	158	156

(1) compté pour 1/2 lorsque le renfort ne dépasse pas la moitié du parcours.

En ce qui concerne les banlieues de Paris-St-Lazare et de Paris-Montparnasse, il faut distinguer:

- le nombre de trains réguliers mis en circulation,
- le nombre de trains repris dans les journées-types,
- le nombre journalier de trains accompagnés par un contrôleur de route.

En effet tous les trains de banlieue ne sont pas repris dans les journées-types, notamment certains trains de la petite banlieue dont le contrôle par l'agent de train est estimé suffisant; d'autres ne le sont que sur une partie du parcours. Enfin, les journées-types, classées suivant leur importance au point de vue contrôle des voyageurs, ne sont pas assurées systématiquement par des contrôleurs de route, mais seulement suivant les disponibilités de personnel, priorité étant donnée aux besoins de grandes lignes.

Le contrôle des trains de banlieue par des contrôleurs de route peut donc représenter une quarantaine de journées de travail les jours creux et être très réduit, voire inexistant, au moment des fêtes et des pointes d'été.

Banlieue	L	Ma	Me	J	V	S	D
Nombre de trains réguliers	1.677	1.677	1.677	1.677	1.677	1.561	1.154
Nombre de trains repris dans les journées-types	1.511	1.511	1.511	1.511	1.511	1.266	659
Nombre de journées-types	145	145	145	145	145	104	77
Nombre journalier de trains accompagnés par un KRU							
Semaine du 13 au 19.7.70	14	73	257	244	73	39	21

1.1.2. - Moyenne journalière pondérée du travail effectif prévu aux roulements:

- grandes lignes: 7 h.16
- banlieue: 7 h.21

1.2. - Service facultatif et supplémentaire (y compris les trains réguliers hors roulement).

Nombre de trains équipés par sens de circulation, par journée, sur la semaine la plus chargée, en indiquant le nombre d'agents d'accompagnement:

Semaine du mercredi 29 juillet au mardi 4 août 1970

Grandes lignes	Me.29		J.30		V.31		S.1 ^{er}		D.2		L.3		Ma.4			
	I	P	I	P	I	P	I	P	I	P	I	P	I	P		
trains hors roulement	1 agent		1	3	4	8	11	16	12	7	11	13	5	13	1	3
	2 agents		1	1	1	1	8	4	3	7	5	8	2	1	1	2
	3 agents		-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
trains fac. spéciaux et supplémentaires	1 agent		10	23	20	30	62	42	93	21	54	20	26	11	3	8
	2 agents		1	2	1	1	4	1	-	2	-	2	-	-	-	-
	3 agents		-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nombre de trains à	1 agent		11	26	24	38	73	58	105	28	65	33	31	24	4	11
	2 agents		2	3	2	2	12	5	3	9	5	10	2	1	1	2
	3 agents		-	-	-	-	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-
TOTAL:	13	29	26	40	89	63	108	38	70	43	33	25	5	13		
	42		66		152		146		113		58		18			

- Les C.P.R., organismes permanents et spécialisés, sont aussi mieux placés pour suivre l'utilisation du personnel et prendre à tout moment les mesures nécessaires à la bonne marche du service que les chefs de centre qui n'étaient là qu'une partie de la journée.
- Par ailleurs, cette organisation a pu être réalisée sans dépense supplémentaire de personnel d'encadrement. Le dirigeant du contrôle de route chargé de monter les roulements et les programmes d'accompagnement est un agent de la brigade régionale utilisé à cette tâche sept à huit mois par an. La surveillance du service voyageurs qu'il exerçait une bonne partie de l'année sur la Région est compensée par celle des chefs de centre dont le travail de bureau s'est trouvé allégé. Pour plus de facilité, trois agents de la brigade régionale sont maintenant qualifiés pour tenir ce poste. Ils y passent à tour de rôle et peuvent ainsi continuer à faire des tournées pour se maintenir en contact avec le personnel et rester au courant des particularités du service à assurer dans les trains. De leur côté, les anciennes C.C.A.T. ont pu absorber la commande des contrôleurs de route sans dépense d'une part, parce que leurs charges se trouvaient quelque peu réduites du fait de la diminution des effectifs d'agents de train et, d'autre part, grâce à l'établissement des programmes hebdomadaires qui suppriment pratiquement à leur niveau la recherche des combinaisons d'accompagnement des trains. Néanmoins, cette organisation leur a confié des attributions nouvelles qui ont augmenté leurs responsabilités.
- Enfin, l'application de ces programmes communs M7/G5B et une meilleure utilisation du personnel au niveau des C.P.R. ont permis de supprimer pratiquement l'engagement onéreux d'agents de trains pour défaut de contrôleurs de route. Cela s'est traduit par une réduction de 18 unités des besoins d'agents de train (10 en 1964 et 8 en 1965). D'autre part, pour la période de 1965 à 1968, l'accompagnement de trains nouveaux notamment lors de l'électrification des lignes du Mans à Rennes et de Paris au Havre et les modifications apportées à la réglementation du travail en 1966 et en 1967 ont augmenté de 47 unités les besoins en contrôleurs de route. La dépense a pu être limitée à 25 agents par suite de l'application des mesures exposées plus haut. C'est donc une économie de 40 agents (18 ADT et 22 KRU) qu'il faut mettre à l'actif de cette opération qui a pu être menée à bien grâce à la compréhension, à la bonne volonté et au dynamisme du personnel d'encadrement du contrôle de route et du Service des trains.

Pour terminer, on peut dire que cette organisation commune n'est ni une centralisation paralysante ni une décentralisation myope. Les opérations commencées au Service régional parce qu'elles ne peuvent être traitées valablement à leur début qu'à ce niveau-là, se terminent à la C.P.R. organisme spécialisé tout désigné pour les mener à leur terme avec la coopération du chef de centre du contrôle de route. Les deux niveaux se complètent sans jamais se superposer. C'est ce qui fait, à notre avis, la solidité de cette organisation dont l'intérêt n'a fait que se confirmer au cours des années et qui trouvera tout naturellement sa place dans le Service des Transports créé à l'occasion de la réforme des structures de la S.N.C.F.

L'Inspecteur Divisionnaire
G5B Ouest

L'Inspecteur du contrôle de route
M7 Sud-Est

PICHEREAU

ETIENNE

REGION OUEST		Période du Vendredi 31 juillet au Jeudi 06 Août 1970		Journées de roulement Modifiées ou N° de journée-programme		Distribution		I. Journées des roulements réguliers modifiées.		II. Journées-programme à assurer par les CPR		III. Trains à reprendre à la feuille journalière.		DÉCOMPTÉ DE LA JOURNÉE		Noms	Service prévu le lendemain																
CPR de		Distribution		Amplitude		Coupsures		Moitié du trajet HLP en voiture		Travail effectif		Durée du repos avant journée modifiée		Durée du repos après journée modifiée																			
PARIS. M.P.		PST PMP ROUEN CAEN RENNES NANTES SAINTES		BRETAGNE		I. Journées des roulements réguliers modifiées.		II. Journées-programme à assurer par les CPR		III. Trains à reprendre à la feuille journalière.		DÉCOMPTÉ DE LA JOURNÉE		Noms	Service prévu le lendemain																		
PARIS. M.P.		PST PMP ROUEN CAEN RENNES NANTES SAINTES		BRETAGNE		I. Journées des roulements réguliers modifiées.		II. Journées-programme à assurer par les CPR		III. Trains à reprendre à la feuille journalière.		DÉCOMPTÉ DE LA JOURNÉE				Noms	Service prévu le lendemain																
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	2	3	4	5	6	7
18 mod 280		Paris MP		I		Samedi 1 ^{er} Août																											
12 mod 280		Paris MP																															
230		Landerneau		II		502°																											
231		Quimper				740°/502°																											
232		Brest				502°																											
233		Le Mans				502°																											
234		Le Croisic				502°																											
235		Brest				502°																											
237		S85				Brest																											
238		Paris MP				713																											
239		Paris MP				705																											
240		Paris MP				10505																											
241		Paris MP				737																											
242		Paris MP				553																											
243		Paris MP				753																											
244		Paris MP				709																											
245		Paris MP				945																											
246		Paris MP				10507																											
247		Paris MP				10707																											
248		Paris MP				575																											
249		Paris MP				561																											
250		Paris MP				509																											
251		Paris MP				10711																											
252		Paris MP				10511																											
253		Paris MP				585																											

REGION OUEST Période du Vendredi 21 Juillet au Jeudi 6 Aout 1970

Table with columns: Journées de roulement, N° de journée programme, CPR de, Distribution, I. Journées des roulements réguliers modifiées, II. Journées-programme à assurer par les CPR, III. Trains à reprendre à la feuille journalière, Noms, Service prévu le lendemain

Main table for Friday, July 21, 1970. Columns 1-24 show train numbers and times. Column 25 shows reasons for modifications (RAISONS DES MODIFICATIONS). Includes entries for Sablé, Rennes, Dol, St Briere, Quimper, Nantes.

Journeé 4 Aout

Main table for Saturday, August 1, 1970. Columns 1-24 show train numbers and times. Column 25 shows reasons for modifications. Includes entries for Rennes, St Briere, Redon, Quimper, Nantes, Dol, Brest.

ETUDES DE ROULEMENTS COMMUNS ADT/AICR

Tableau de l'Annexe B corrigé après élimination des journées de roulements comportant des trains omnibus de marchandises dont le service est supposé transféré à du personnel sédentaire

REGIONS	3ème étude - 2ème hypothèse			3ème étude - 3ème hypothèse			
	Contrôle a2	AICR b2	Mixtes c2	Contrôle a3	AICR b3	CTR c3	Mixtes c4
EST	122	159	156	122	159	38	122
SUD-OUEST	190	137	193	190	137	44	149

NOTA - La 2ème étude qui comportait la fusion de toutes les fonctions et la 1ère hypothèse de la 3ème étude (séparation stricte de la fonction "contrôle") en raison de la perte en journées de roulements qu'elle entraîne, n'ont pas été corrigées.

Lr- 140 ex.

S.N.C.F. EX.0
DSVG 2/5 B
DMVT 2/7e
Tél. 22.72

PROGRAMME N° 31 Période du Vendredi 31 Juillet au Jeudi 6 Août 1970

Lignes de : BRETAGNE et de PARIS à GRANVILLE

LISTE de POINTAGE de l'EQUIPEMENT PAR le PERSONNEL
ROULANT EX des TRAINS de VOYAGEURS (facultatifs, spéciaux
et supplémentaires) REPRIS au PROGRAMME ou aux ROULEMENTS

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8

VENDREDI 31 JUILLET

Spécial	Argenteuil-GC		1 KRU de	Arg-St-H-de-R			
	St-Hilaire-de-Riez		Paris-St-L				
10753	P-Le Cr		700	P-Le Croisic			
681	Re-St-Malo		603	RE-St-Malo	équipement régulier		
581	P-Lannion		22 ^{b2} /280	P-St-Brieuc	6/610	Lamb-St-Br	
"	"		1/685	St-Br-Lannion	11/610RR	St-Br-Lannion	
505	P-Rennes		208	P-Rennes			
10507	P-Brest		618	Paris-Brest			
10707	P-Quimper		210	P-Quimper			
561 ^{EV}	Paris-Brest		209	P-Landerneau			
"	"			Landerneau-Brest	4/660	Lander-Brest	
713	P-Quimper		601	P-Rennes			
"	"		612	Re-Quimper			
3751	Auray-Quib.					Auray-Quib.	
951	P-Les Sables		702	P-Les Sables	9/710	Angers-Na	
3951	Na-Cx-de-Vie		12 ^b /780	Na-Cx-de-Vie	9/710	Na-Commequiers	
11755	P-Le Croisic		213	P-Le Mans			
"	"		701	Le M-Le Cr			
10511	P-Brest		211	P-Brest			
10515	P-Rennes		610	P-Rennes	4/452RR	Le M-Rennes	
10515 ^b	P-Rennes		214	P-Le Mans			
"	"		607	Le M-Rennes			
515 ^c	P-Rennes		609	P-Rennes			
757	P-Le Croisic		68 ^a /281	P-Le Croisic		Na-Le Croisic	
757 ^b	P-Nantes		703	P-Nantes			

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>VENREDI 31 JUILLET</u> (suite)							
10517	P-Brest		215/235	P-Brest			
10517 ^b	P-St-Brieuc		606	P-St-Brieuc			
10717 ^z	Re-Quimper		608/624	Re-Quimper			
10717 ^{zb}	Re-Quimper		607/623	Re-Quimper			
517 ^c	P-Rennes		611	P-Rennes			
10759 ^b	P-Nantes		711	P-Nantes			
13759	P-Le Croisic		216/234	P-Le Croisic			
13759 ^b	P-Nantes		712	P-Nantes			
2694	Dinard-Re		619	Dinard-Re			
504	Roscoff-P		205	Roscoff-P			
10506	Brest-Paris		204	Brest-Paris			
10706	Qu-Rennes		600	Qu-Rennes			
582	Lannion-P		7/685	Lannion-St-Br		15/610RR	Lannion-St-Br
"	"		32 ^b /280	St-Br-Paris		37/600RR	St-Br-Rennes
684	St-Malo-P		604	St-Malo-P		équipement régulier	
966	Pornic-Na						Pornic-Nantes
10754	Le Cr-Paris		704	Le Cr-Paris			
734	Qu-Paris		602	Qu-Rennes		9/660	Qu-Auray
"	"		208	Re-Paris		6/602	Vannes-Rédon
3750	Quib-Auray						Quib-Auray
688	St-Malo-Re		605	St-Malo-Re		7/602	St-Malo-Re
508	Lannion-P		206	Lannion-P			
970	Pornic-Na		207	Pornic-Na			Pornic - Na
774	Na-Paris		207	Na-Paris			
2976/ 3948	Cx-de-Vie-Na		710	Cx-de-Vie-Na			
10954	Les S-Paris		705	Les S-Le M			
"	"		213	Le M-Paris			
3942	Cx-de-Vie-Na		30 ^{mod} /780	Cx-de-Vie-Na			
10758	Le Cr-Paris		706	Le Cr-Paris			
W10403	P-Granville						P-Argentan
"	"					7/450	Argentan-Vire
"	"					3/CPR	Vire-Granv.

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8

VENDREDI 31 JUILLET (suite)

495	P-Granville		227	P-Granville			
404	Granv-Paris		212	Granv-Paris		3/CPR	Granv-Argent.

NUIT DU VENDREDI 31 JUILLET AU SAMEDI 1er AOUT

525	P-Brest		679/682	P-Brest			
585	P-Brest		218/237	P-Brest			Re-Brest
589	P-Lannion		46 ^{b2} /47 ^{b2}	P-St-Br			Re-St-Br
"	"		280				
"	"		7/685	St-Br-Lannion		15/61ORR	St-Br-Lannion
589 ^b	P-Le Mans		217/233	P-Le Mans			
1er 527	P-Brest		503/507	P-Brest			
12721	P-Quimper		681/684	P-Quimper			
775	Na-Le Cr.		725	Na-Le Cr			
11721	P-Quimper		502/506	P-Quimper			
10721	P-Quimper		228/266	P-Nantes			
"	"		784	Na-Quimper			
739	Paris-Auray		400/401	P-Auray			
3745	Auray-Quib.		401	Auray-Quib.			
3757	Auray-Quib.						Auray-Quib.

../. .

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>NUIT DU VENDREDI 31 JUILLET AU SAMEDI 1er AOUT</u> (suite)							
3931	Na-Cx-de-Vie		30 ^a /780	Na-Cx-de-Vie			Na-Commequiers
1 ^{er} 959	P-Nantes		501/505	P-Nantes			
10957	Na-Les Sables		505	Na-Les Sables			
10965	Na-Pornic		732	Na-Pornic			
2e959/ 957	P-Les Sables		500/504	P-Les Sables			
9655	Na-Pornic		726	Na-Pornic			
957	P-Nantes		37 ^{mod} / 280/38	P-Nantes			
719/ 10729	P-Vaug-Auray						
Spécial 14340	Qu-Lyon		780	Qu-Tours			
Spécial	Annecy-St-Naz			Tours-Angers			
			Idirigeant				
			Nantes	Angers-St-Naz			
590	Lannion-P		1 ^a /685	Lannion-St-Br		41/60ORR	Lannion-Re
"	"		4 ^b / 5 ^b / 685	St-Br-Rennes			
"	"		46 ^b /280	Re-Paris			
958	Na-Paris		38 ^b / 39 ^b / 280	Na-Paris			

T R A I N		EQUIPEMENT en PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE de ROUTE			AGENTS de TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>SAMEDI 1er Août</u>							
681	Rennes-St-M.		625	Rennes-St-M.	- Equipement régulier -		
705	Paris-Qu.		239	Paris-Lort Lort-Quimper	9/660	Lort-Quimper Auray-Quib.	
3785	Auray-Quib.						
737	Paris-Le Cr.		241	Paris-Le Cr.			
961	Nantes-Pornic					Nantes-Porn.	
553	Paris-Brest		242	Paris-Morlx Morlx-Brest	6/610	Lamb.-Brest	
"	"				"		
573	St-Br-Lann.				2/610	St-Br.- Plouaret	
679	Paris-St-M.		620	Paris-St-M			
2679	Dol-Dinard				4/670	Dol-Dinard	
771	Paris-Le Cr		722	Paris-Le Cr			
963	Nantes-Porn.		727	Nantes-Porn.			
10753	Paris-Le Cr		719	Paris-Le Cr.			
753	Paris-Le Cr.		243	Paris-Le Cr.	- Equipement régulier -		
10505	Paris-Brest		240	Paris-Brest			
581	Paris-Lann		22 ^{b2} /280	Paris-St-Br	15/610	Lamb.-St-Br.	
"	"		1/685	St-Br.-Lann.	11/610 RR	St-Br.-Lann.	
505	Paris-Rennes		619	Paris-Rennes			
10707	Paris-Qu.		247	Paris-Qu.			
713	Paris-Qu.		238	Paris-Qu.			
3751	Auray-Quib.					Auray-Quib.	
10507	Paris-Brest		246	Paris-Brest			
561	Paris-Brest		249	Paris-Land, Land.-Brest	6/660	Land-Brest	
"	"						
559	Paris-Brest		621	Paris-Rennes			
"	"		627	Rennes-Brest			
667	Rennes-St-M.		621	Rennes-St-M.			
951	Paris-Les S.		723	Paris-Nantes			
"	"		726	Nantes-Les S.			
3951	Nantes-Crx-d/V		12 ^b /780	Nantes-Crx-d/ Vie		Nantes-Comm.	
709	Paris-Qu.		244	Paris-Qu.	1/660	Redon-Qu.	
693	Rennes-St-M		628	Rennes-St-M			
575	Paris-Roscoff		247	Paris-Roscoff			

T R A I N		EQUIPEMENT en PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE de ROUTE			AGENTS de TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
W2e 692	St-Malo-Renn.		/SAMEDI 1er AOUT/ (suite) 629 St-Malo-Renn				
W2e 696	St-Malo-Renn.						St-Malo-Renn.
NUIT du SAMEDI 1er au DIMANCHE 2 AOUT							
585	Paris-Brest		253/284	Paris-Brest			Rennes-Brest
589	Paris-Lann		46 ^b /47 ^{b2} 280	Paris-St-Br			Rennes-St-Br
"	"		7/685	St-Br.-Lann.		15/61ORR	St-Br.-Lann.
11721	Paris-Qu.		683/686	Paris-Qu.			
10721	Paris-Qu.		782/785	Paris-Qu.			
3739	Auray-Quib.					3/620	Auray-Quib.
3931	Nan.-Crx-d/V.		30 ^a /780	Nant-Crx-de V			Nant-Commeq.
1er 959	Paris-Nantes		783/786	Paris-Nantes			
965	Nant.-Pornic		786	Nantes-Porn.			
957	Nantes-Les S.		747	Nantes-Les S.			
2e 959	Paris-Nant.		37 ^b /38 ^{b1} 280	Paris-Nantes			
590	Lann.-Paris		636	Lann.-St-Br.		41/60ORR	Lann/-Rennes
"	"		4 ^b /5 ^b / 685	St-Br.-Rennes			
"	"		46 ^b /280	Rennes-Paris			
958	Nantes-Paris		38 ^b /39 ^b 280	Nantes-Paris			
W418	Granv.-Paris					5/CPR	Granv.-Flers
"	"					3/4/CPR	Flers-Dreux
W14656	Granv.-Paris						Granv.-Paris
W454	Flers-Paris					6/CPR	Flers-Argent
"	"						Argentan-Drx
W 14996	Argentan-Paris						Argentan-Par.

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>/DIMANCHE 2 AOÛT/</u>							
553	Paris-Brest		637	Paris-Lamballe			
"	" "			Lamballe-St-B.		2/610	Lamballe-St-B.
"	" "		640	St-Br.-Brest			
573	St-Br.-Lannion					2/610	St-Br.-Plouar.
679	Paris-St-Malo		638	Paris-St-Malo			
2679	Dol-Dinard					4/670	Dol-Dinard
771	Paris-Le Cr.		743	Paris-Le Cr.			
963	Nantes-Pornic		748	Nantes-Pornic			
10753	Paris-Le Cr.		742	Paris-Le Cr.			
581	Paris-Lannion		22 ^b /280	Paris-St-Br.		15/610	Lamballe-St-B.
"	" "		1/685	St-Br.-Lann.		11/610RR	St-Br.-Lannion
505	Paris-Rennes		639	Paris-Rennes			
10707	Paris-Quimper		402	Paris-Quimper			
10507	Paris-Brest		285	Paris-Brest			
561	Paris-Brest		509	Paris-Brest			
699	Rennes-St-Malo		641	Rennes-St-Malo			
713	Paris-Quimper		510	Paris-Quimper			
3751	Auray-Quiberon						Auray-Quiberon
951	Paris-Les Sab.		745	Paris-Les Sab.			
3951	Nantes-Croix-de-Vie		12 ^b /780	Nantes-Croix-de-Vie		25/700	Nantes-Commequiers
709	Paris-Quimper		511	Paris-Quimper		33/600	Rennes-Auray
"	" "		"	" "		2/620	Lor.-Rospond.
693	Rennes-St-Malo		642	Rennes-St-Malo			
945	Paris-Les S.		741	Paris-Les S.			
969	Nantes-Pornic		740	Nantes-Pornic			
773	Paris-Le Cr.		739	Paris-St-Naz.			
				St-Naz.-Le C.		13/700	St-Naz.-Le Cr.

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>DIMANCHE 2 AOUT</u> (suite)							
979	Nantes-Cr.de-Vie		749	Nantes-Commequiers			
11755/ 12755	Paris-Le Cr.		744	Paris-Saint-Nazaire			
"	" "		12 ^{mod} / 280	St-Naz.-Le Cr.			
10511	Paris-Brest		647	Paris-Brest			
10711	Rennes-Quimper		746	Rennes-Quimper			
711	Paris-Rennes		13/680	Paris-Rennes	26/260RR	Le M.-Rennes	
697	Rennes-St-Malo		641	Rennes-St-Malo			
582	Lann - Paris		7/685	Lannion-St-Br.	15/610RR	Lann.-St-Br.	
"	" "		32 ^b /280	St-Br.-Paris	37/600RR	St-Br.-Rennes	
684	Rennes-Paris		281	Rennes-Paris	équipement régulier		
10754	Nantes-Paris		282	Nantes-Paris			
10536	La Ferté-Bern. Paris		276	La Ferté-B.-Paris			
764 ^b	Le Cr.-Paris		283	Le Cr.-Paris			
10758	Le Cr.-Paris		77 ^{mod} / 281	Le Cr.-Paris			
744 ^b	Quimper-Nantes		785	Quimper-Nantes			
403	Paris-Granv.		296	Paris-Granv.	4/472	Argentan-Folligny	
605	Folligny-Pont.				2/472	Foll.-Pontor.	
W610/609	Pontor.-Granv.				2/472	Pontor.-Foll.	
10406	Argentan-Par.		286	Argentan-Paris	1/460RR	Argentan-Par.	
W 80496	St-Malo-Rennes		641	St-Malo-Rennes			
W 80516	St-Malo-Rennes		642	St-Malo-Rennes			
W 692	St-Malo-Rennes				6/600	St-Malo-Renn.	
W 80492	St-Malo-Rennes					St-Malo-Renn.	

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8

NUIT DU DIMANCHE 2 AU LUNDI 3 AOUT

585	Paris-Brest		685/688	Paris-Brest			Rennes-Brest
589	Paris-Lannion		46 ^{b2} /47 ^{b2} 280	Paris-St-Br.			Rennes-St-Br.
"	"	"	7/685	St-Br.-Lann.		15/61ORR	St-Br.-Lann.
10721	Paris-Quimper		687/690	Paris-Quimper			
959	Paris-Nantes		37 ^b /38 ^{b1} 280	Paris-Nantes			
11720/ 10720	Quimper-Paris		18 ^{b2} /780	Quimper-Nantes			
"	"	"	755	Nantes-Paris			
590	Lann.-Paris		1 ^a /685	Lann.-St-Br.		41/60ORR	Lann.-Rennes
"	"	"	4 ^b /5 ^b / 685	St-Br.-Rennes			
"	"	"	46 ^b /280	Rennes-Paris			
958	Nantes-Paris		38 ^b /39 ^b 280	Nantes-Paris			

LUNDI 3 AOUT

581	Paris-Lannion		22 ^b /280	Paris-St-Brieuc		3/611	Lamballe- St-Br.
"	"	"	1/685	St-Br.-Lannion		11/61ORR	St-Br.-Lann.
505	Paris-Rennes		901	Paris-Rennes			
10753	Paris-Le Cr.		902	Paris-Le Cr.			
10507	Paris-Brest		905	Paris-Brest			

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>LUNDI 3 AOUT</u> (suite)							
10707	Paris-Quimper		906	Paris-Quimper			
951	Paris-Les S		903	Paris-Les S.			
3951	Nantes-Cr.-de-Vie		12 ^b /780	N ^{tes} -Cr.-de-V			Nantes-Commeq
11755	Paris-Le Cr.		907	Paris-Le Cr.			
10511	Paris-Brest		908	Paris-Brest			
10711	Rennes-Quimper		649	Rennes-Quimper			
711	Paris-Rennes		13/680	Paris-Rennes		26/260RR	Le M.-Rennes
582	Lann.-Paris		7/685	Lann.-St-Br.		15/610RR	Lann.-St-Br.
"	" "		32 ^b /280	St-Br.-Paris		37/600RR	St-Br.-Rennes
684	St-Malo-Paris		648	St-Malo-Rennes		équipement régulier	
"	" "		901	Rennes-Paris		-d°-	
714	Rennes-Paris		26 ^a /280	Rennes-Paris		9/676RR	Rennes-Laval
403	Paris-Granv.		904	Paris-Follig.		6/450	Argentan-Vire
"	" "		"	" "		3/CPR	Vire-Folligny
"	" "		"	" "		3/472	Foll.-Granv.
605	Foll.-Pontors.		904	Foll.-Pontors.		3/CPR	Foll.-Pontors.
W610/609	Pontorson-Gran					3/CPR	Pontorson-Folligny
496	Granv.-Paris		915	Granv.-Paris			

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>Nuit du LUNDI 3 AU MARDI 4 AOUT/</u>							
590	Lann.-Paris		1 ^a /685	Lann.-St-Br.		41/600RR	Lann.-Rennes
"	" "		4 ^b /5 ^b / 685	St-Br.-Rennes		-d°-	-d°-
"	" "		46 ^b /280	Rennes-Paris			
958	Nantes-Paris		38 ^b /39 ^b / 280	Nantes-Paris			
W418	Granville-Paris					5/CPR	Granv.-Argent.
"	" "					4/CPR	Argentan-Dreux
<u>MARDI 4 AOUT/</u>							
711	Paris-Granv.		13/680	Paris-Rennes		26/260RR	Le M.-Rennes
582	Lann.-Paris		7/685	Lann.-St-Br.		15/610RR	Lann.-St-Br.
"	" "		32 ^b /280	St-Br.-Paris		37/600RR	St-Br.-Rennes
684	Rennes-Paris		922	Rennes-Paris		équipement régulier	
714	Rennes-Paris		26 ^a /280	Rennes-Paris		9/676RR	Rennes-Laval

TRAIN		EQUIPEMENT EN PERSONNEL					
Numéro	Parcours	CONTROLE DE ROUTE			AGENTS DE TRAIN		
		Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours	Nom	Programme ou Roulement ou Commande	Parcours
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>MERCREDI 5 AOUT</u>							
711	Paris-Rennes		13/680	Paris-Rennes		26/260RR	Le M.-Rennes
714	Rennes-Paris		26 ^a /280	Rennes-Paris		9/676RR	Rennes-Laval
<u>JEUDI 6 AOUT</u>							
711	Paris-Rennes		13/680	Paris-Rennes		26/260RR	Le M.-Rennes
714	Rennes-Paris		26 ^a /280	Rennes-Paris		9/676RR	Rennes-Laval

Distribution aux gares intéressées :

Paris-MP	Argentan	Rennes	Dol	Nantes
Dreux	Flers	St-Brieuc	St-Malo	Angers
Le Mans	Folligny	Morlaix	Dinan	Le Croisic
La Ferté-Bernard	Granville	Brest	Dinard	Les Sables
		Auray	Roscoff	Pornic
		Quimper	Quiberon	Commequiers
			Lannion	St-Hilaire-de-Riez
			Plouaret	St-Nazaire
			Pontorson	

POINTAGE DES PRISES ET CESSATIONS DE SERVICE
DES AGENTS DU CONTROLE DE ROUTE

CARACTERISTIQUES DEPARTS						CARACTERISTIQUES ARRIVEES			Service après coupure ou RHR
Roulement ou Programme		Prise de service	N° des trains et destinations		Nom	Signature	N° des trains et provenances	Nom	
N°	Jour		Fréquence						
780	18	TLJ	7 ^h 28	97 Bx	912 Ntes	ANTOINE	98 Bx	BLAISE	97
880	1	TLJ	7 ^h 50	AV	Ang.	CLEMENT	2948 Ang.	CLEMENT	995
	8	TLJ	8 ^h 50	<u>908</u> /LR	94 ou 1094 Pa	DESIRE	91 Pa <u>909</u> /LR	EMILE	
	3	TLJ	14 ^h 01	<u>912</u> /LR	96 Po 05 ou 897 LR	FELIX	92 LR 93 Po 1965 LR	GEORGES	
	1	V	17 ^h 14	995 Ang.		CLEMENT	VA Ang.	CLEMENT	
	2	Sf VDL	17^h14	995 Ang.			VA Ang.		
	2	V	17 ^h 14	995 Ang.		HENRI	998 Ang.	HENRI	
	2	D	17^h14	995 Ang.	VA Stes 98 HT		1847 NT 095 Stes VA Ang.		
	5	TLJ	20 ^h 39	98 Pa		ISIDORE	97 Pa	JEAN	
Prog.	105	Fac	12 ^h 30	186 Pa		KLEBER	97 ^d Pa	LOUIS	10098
CCAT		Fac	13 ^h 56	<u>912</u> /LR	890/182 Pa	MARCEL			
Prog.	110	Fac	20 ^h 18	10098/90 Pa		LOUIS			

- Antoine et Blaise sont des agents de Nantes en roulement régulier. Blaise accompagne le 97 du lendemain.
- Clément de Saintes assure une journée simple avec coupure entre 2948 et 995 et termine son service au VA.
- Désiré accompagne le 94 et Félix les 96 et 897; les trains 94/1094 et 95 sont rayés.
- Emile parti de la veille à la journée 8 rentre d'une tournée double.
- Georges parti de la veille à la journée 3 rentre également d'une tournée double.
- Henri assure une tournée simple sans coupure.
- Les variantes de la journée 2 n'ayant pas lieu le vendredi sont rayées.
- Kléber de Paris-St-Lazare, arrivé de la veille, assure la journée 105 du Programme.
- Louis de Paris-St-Lazare arrive en double au 97 pour accompagner le 10098/90 (journée 110 du Programme).
- Marcel de Saintes, commandé par la CCAT, accompagne le 890/182.

ETUDE D'UNE FILIERE COMMUNE

ADT -- AICR

Compte rendu final après les réunions tenues les 21 septembre, 16 et 29 novembre 1971.

Participants à ces réunions

MM. DEVYNCK	-	Direction du Mouvement
GERVAISEAU	-	" "
ANTON	-	Direction du Matériel et Traction
BULIN	-	Division de la Traction EST
DEBATY	-	Division de la Traction EST
DAVOINE	-	" "
LOISEAU	-	Division du Mouvement EST
MARC	-	Division de la Traction SUD-OUEST
LAVAUD	-	" " "
DEGOUE	-	Division du Service Général SUD-OUEST

Objet

Etude de l'utilisation en banalité des Agents des Trains et des Aides-Conducteurs, conformément aux directives des lettres M 45 A EX 5 b 152 du 27 juillet 1971 de P6 C5/3362

Monsieur le Directeur du Mouvement et Tt 454.531/1.822 du 17 août 1971 de Monsieur le Directeur du Matériel et de la Traction.

Etudes réalisées

- 1 - Une première étude a été faite, en mars 1971. Elle avait pour hypothèse la fusion complète des roulements ADT et des roulements AICR de l'Arrondissement de NANCY. La fusion des 63 journées d'AICR et des 53 journées d'ADT a permis d'obtenir 102 journées "communes" soit un gain de 14 journées (12 %).
- 2 - Une deuxième étude a été faite en mars 1971 sur les Régions EST et SUD-OUEST (Arrondissements de PARIS-EST, REIMS, LIMOGES et TOULOUSE). Le service a été réparti comme suit :
 - un tiers environ des journées de roulements ne comportant que du service d'AICR, destiné à utiliser, soit les excédents de T3, soit les étudiants, ou, en règle générale, les agents qu'il n'est ni possible ni souhaitable de former à d'autres fonctions,
 - le reste des journées de roulements comportant du service mixte ADT/AICR.

3 - La troisième étude a été faite également sur les Régions EST et SUD-OUEST (mêmes Arrondissements).

Les bases en étaient les suivantes :

- un tiers environ des journées de roulements ne comportant que du service d'AICR, comme dans la deuxième étude,
- la distinction dans la fonction "agent de train", entre
 - contrôle et bagagiste
 - manoeuvres et manutention.

La répartition des services dans les différentes hypothèses fait l'objet de l'Annexe A.

Les deuxième et troisième études ont été conduites en partant des roulements en vigueur au 24 janvier 1971.

Les résultats des 2ème et 3ème études font l'objet de l'Annexe B.

Commentaires des résultats

1 - Tendances vers lesquelles s'oriente le service futur

a) Application des dispositions des "PGM" concernant l'extension des attributions de l'aide-conducteur, ci-dessous rappelées :

" 1 - Sur certaines lignes à faible trafic désignées, le second agent doit, pendant les arrêts, concourir au service du train et en particulier à l'attelage et au dételage des véhicules, à leur manoeuvre et à la manutention des colis.

2 - Dans certains embranchements particuliers désignés, le second agent peut, sur instruction du mécanicien :

- participer à l'essai des freins,
- assurer la manoeuvre des aiguilles. "

Mais le report de ces fonctions sur celles d'aide-conducteur ne peut que supprimer des travaux effectués par du personnel sédentaire uniquement.

b) Transfert de l'accompagnement des trains omnibus de marchandises à du personnel sédentaire.

Le transfert de ces trains à du personnel sédentaire des gares, déjà commencé permettra de réduire les besoins en agents soumis à la Réglementation P 4 R. Pour en déterminer le nombre, il a été supposé le report en "service sédentaire" de tous les trains omnibus de marchandises dont le tracé horaire n'entraînait

- ni amplitude supérieure à 10 heures
- ni décoller
- ni coupures supérieures à 2 heures

a condition toutefois que ce report entraîne un gain en journées de roulements.

Cette mesure, en plus de son aspect économique, présente un avantage quant à la qualité du service effectué.

Elle se traduit par l'élimination de

26	journées pour l'EST	}	dans les roulements c2
21	" le SUD-OUEST		
18	" l'EST	}	dans les roulements c3
11	" le SUD-OUEST		
8	" l'EST	}	dans les roulements c4
12	" le SUD-OUEST		

De sorte que le nombre des journées de roulements dans chacune des hypothèses retenues, figurant à l'Annexe B, se trouve modifié comme indiqué dans le tableau faisant l'objet de l'Annexe C.

2 - Connaissances supplémentaires à acquérir

Tous les ADT étant titulaires du certificat de capacité à l'assistance au mécanicien, leur utilisation dans les roulements mixtes (c2, c3 ou c4) n'entraîne aucune formation nouvelle.

Il n'en va pas de même pour les AICR.

Lorsqu'ils seront utilisés dans les roulements mixtes, ils devront avoir reçu une formation complémentaire dont l'importance, variable suivant le cas, s'établit comme suit :

a) 2 jours, dans le cas des roulements c4 (fonctions d'aide chef de train et d'aide-conducteur seulement). Il s'agit d'une formation élémentaire limitant les attributions de l'AICR

- aux opérations de manutention au cours des arrêts
- aux manoeuvres à pied d'oeuvre des aiguilles libres (ou libérées par les agents EX)
- à la participation à l'exécution des signaux de manoeuvres
- à l'attelage et au dételage des véhicules
- à la participation aux essais de frein.

Déjà en vigueur sur la Région SUD-OUEST, cette formation élémentaire est donnée dans le délai prévu pour la formation normale à des fonctions d'AICR.

b) 4 semaines, dans le cas des roulements c1, c2 ou c3 (fonctions de chef de train sauf contrôle, et fonctions d'aide-conducteur).

c) 6 semaines, dans le cas des roulements a1, a2 ou a3 (fonctions complètes de chef de train et fonctions d'aide-conducteur).

CONCLUSION

L'examen du tableau corrigé (Annexe C) fait apparaître :

- a) dans la 3ème hypothèse, un nombre relativement faible de journées de roulements purement "Chef de train" (38 pour l'EST et 44 pour le SUD-OUEST).

L'isolement de la catégorie "Chef de train" conduirait à constituer un groupe indépendant peu important.

- b) dans la 2ème hypothèse des roulements mixtes étoffés : 156 jours pour l'EST et 193 pour le SUD-OUEST. Ce service qui demande également une formation de quatre semaines, pourrait permettre de disposer d'une catégorie de personnel apte à alimenter les filières "conduite en premier" et "contrôle de route".

Cependant, il y a lieu de souligner que les résultats indiqués portent seulement sur moins de la moitié de deux Régions.

La structure du service sur les autres Régions peut les modifier.

ETUDES de ROULEMENTS COMMUNS ADT/AICR
HYPOTHESES

Hypothèses	Nature du service	Désignation
	<u>2ème étude</u>	
	<p>Roulements "<u>AIDES-CONDUCTEURS</u>" ne comportant que du service d'aide-conducteur, le total des journées devant représenter environ le tiers du nombre des journées de l'ensemble des roulements de base (ADT + AICR)</p>	-
	<p>Roulements "<u>MIXTES</u>" comprenant le reste du service ADT et le reste du service AICR</p>	-
1ère hypothèse	<u>3ème étude</u>	
	<p>Roulements "<u>VOYAGEURS</u>" comprenant tous les trains de voyageurs dans lesquels les ADT effectuent des opérations de contrôle, les journées pouvant être complétées par des fonctions de bagagiste seulement.</p>	a1
	<p>Roulements "<u>AIDES-CONDUCTEURS</u>" ne comportant que du service d'aide-conducteur; le total des journées devant représenter environ le tiers du nombre des journées de l'ensemble des roulements de base (ADT + AICR)</p>	b1
	<p>Roulements "<u>MIXTES</u>" comprenant le reste du service ADT et le reste du service AICR, c'est-à-dire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service marchandises " aide-conducteur " bagagiste spécialisé manutention " valeurs et finances " assistance à la conduite 	c1
2ème hypothèse	<p>Compléter les journées des roulements a1, <u>sans en augmenter le nombre</u>, avec du service pris dans c1 afin d'améliorer le rendement</p>	a2
	<p>Roulements "<u>AIDES-CONDUCTEURS</u>" identiques à b1</p>	b2
	<p>Reconstituer des journées de roulements avec le reliquat du service de <u>a1</u></p>	c2
3ème hypothèse	<p>Conserver les roulements <u>a2</u></p>	a3
	<p>Conserver les roulements <u>b2</u></p>	b3
	<p>A partir des journées de roulements <u>c2</u>, constituer des :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roulements "<u>CHEFS de TRAINS</u>", comportant tout le service nécessitant la fonction "Chef de train" dont les journées pourront, sans que leur nombre en soit augmenté, être complétées par un autre service de (c4) 	c3
	<ul style="list-style-type: none"> - Roulements "<u>MIXTES</u>" comprenant le reste du service de (c2-c3) c'est-à-dire n'exigeant que les fonctions d'aide au Chef de train (conducteur) et d'aide-conducteur. 	c4

ETUDES DE ROULEMENTS COMMUNS ADT / AICR
 RESULTATS

Régions	Roulements de base			2ème étude			3ème étude - 1ère hypothèse			3ème étude - 2ème hypothèse			3ème étude - 3ème hypothèse			Observations								
	Nombre de journées		ADT	Nombre de journées		Différence en Journées	Nombre de journées		Différence en Journées	Nombre de journées		Différence en Journées	Nombre de journées		Différence en Journées									
	AICR	col.		AICR	col.		Contr.	AICR		col.	Contr.		AICR	col.			Contr.	AICR	col.					
col. 1	2	col. 3	4	col. 5	6	col. 7	8	col. 9	10	col. 11	12	col. 13	14	col. 15	16	col. 17	18	col. 19	20	col. 21	22	col. 23	24	
	290	185	161	277			121	159	212			12	159	182			122	159	56	130				
EST	475		438		- 37	- 7,8	492			+ 17	+ 3,6	463			- 12	- 2,5	467							
	266	285	130	395			190	137	231			19	137	214			190	137	55	161				
SUD-OUEST	551		525		- 26	- 4,7	558			+ 7	+ 1,3	541			- 10	- 1,9	543			216				

Direction du Transport
Div. Af (L)
TRSA
Tdq440

1
3

Réunion Conduite. Accompagnement
du 31 Janvier 1972

Assistaient à la réunion:

MM. DELOISOW, DEYMCK et GERVAISEAU (T)
ANTON (M)
DEBATY, DAVOINE et CUNY (RTS-Est)
PICHERRAI et MARTIN (GSB-O)
DUPLANT et LE MOAN (M-O)
DEGQUE (GSB-SO)
ROCHER et LAUVAUD (M-SO)

CONFIDENTIEL

1. EXAMEN DES RESULTATS DE L'ETUDE N°4

M. DELOISOW rappelle les données de l'étude n°4 (voir Annexe 1 à l'AP de la réunion du 12 Janvier dernier, du groupe de travail) qui comporte les 2 hypothèses suivantes:

- 1) les fonctions de bagagerie, d'accompagnement des financiers et des valises sont assurées par les agents de train rattachés au dépôt et par les ALCR
- 2) les fonctions reprises en 1/ci-dessus, sont du ressort des agents de train voyageurs (ATV)

Les résultats de l'étude, dont le détail figure en Annexe, fait ensuite l'objet d'un examen auquel il ressort que l'hypothèse n°2 paraît la seule à retenir, comme étant la plus réaliste.

Il convient, néanmoins, de faire remarquer que le nombre des postes fixes à créer dans les gares pour assurer le service des trains omnibus de marchandises n'a qu'une valeur indicative. L'expérience a déjà montré, qu'en pareil cas, les chiffres sont très sensiblement minorés, compte tenu des ajustements toujours possibles dans le cadre d'une réorganisation d'ensemble. Par ailleurs, il faut préciser que la région de l'Ouest a limité, dans son étude, le rôle des ALCR à la seule fonction d'assistance au mécanicien.

Dans ces conditions, le bilan de la 2^e hypothèse, étendu à l'ensemble de la SNCF, apparaît comme une opération blanche:

{ - 400 journées de travail d'agents de train
+ 400 journées de postes fixes

soit, environ, 500 agents embauchés.

M. DEWISON rappelle que les "Agents de train voyageurs" (ATV) groupés dans une filière unique avec les SVT et les contrôleurs de route constitueraient le nouveau socle des trains fluviaux sous l'autorité de DT43. Dans les conditions, ils seraient utilisés, selon des modalités du service, soit continuellement, soit accidentellement, à l'accompagnement des véhicules voyageurs (ce qui implique une application intégrale de l'art. 14 du RPA), outre leurs fonctions actuelles en matière de service voyageurs et de bagages.

Les agents de trains devenus disponibles à la suite du report sur le personnel existant du service de tous les TOM pourraient être :

a) mis au service de la conduite comme ACR =

- cas des agents dont l'âge est proche de 55 ans, qui refuseraient leur mutation dans une autre section comme ATV ou qui n'auraient plus des connaissances suffisantes (sous réserve de l'existence d'un Centre-Train) = prime de départ plus avantageuse
- cas des jeunes agents volontaires dont l'objectif serait de faire carrière dans ce nouveau service : débouchés plus importants, meilleur avenir et avantages liés à la rémunération

b.) mis au service des gens après avoir satisfait à l'examen de FEN qui donnerait lieu, au préalable, à une formation officielle = débouchés réels sur toutes les filières Transport.

➔ Bien entendu, les agents concernés bénéficieraient des dispositions en vigueur de l'Accord-cadre.

➔ M. AWTOW, pour ce qui est de attirer l'attention sur l'évolution des effectifs des agents de la conduite qui, conformément aux réductions des heures de travail escomptées d'ici 1974 et, corrélativement, du développement de la formation professionnelle dans ce service avec une utilisation à la conduite en premier en périodes de pointe de trafic et en de conducteur le reste de l'année, ne saurait permettre qu'une utilisation restreinte des agents de trains comme ACR.

(1) 18 mois sont nécessaires à la formation d'un agent de conduite

Le février, à cette occasion, qu'il est permis de se demander si, d'ici 1975, l'obligation d'un deuxième agent sur la machine sera maintenue ;

M. DEHOISSE demande ensuite aux Rideaux ou Régions maintenaient de faire le point de la situation, dans l'état actuel, sur les questions suivantes :

1) Pour le 8 Février 1971 = nombre d'Act et de SUT atteignant l'âge de 55 ans au cours des années 1972 à 1975

2) Pour le 31 mars 1971 = établissement d'un programme de reconversion des Act actuellement utilisés au sein des TON, pour ceux de résidence, programme qui serait affecté, après accord de la Direction des Transports, dès le début de mai prochain pour être entièrement réalisé, au fin de l'année 1972

Réunion Conduite Accompagnement
du 12 janvier 1972

Assistaient à la réunion :

MM. DEVYNCK	T
ANTON	M
GERVAISEAU	T
DEBATY	RT5 - EST
LELONG	RT5 - EST
CUNY	RT5 - EST
PICHEREAU	G5B - OUEST
DUPLANT	MT / OUEST
LE NOAN	MT / OUEST
ROCHER	MT / S.O.
LAVAUD	MT / S.O.
JARNO	G5B - S.O.

A la suite de l'échange de vues auquel il a été procédé le 5 janvier 1972 sous la Présidence de M. LECLERC du SABLON (note du 7.1.72), il a été décidé de rebâtir sur les Régions EST - OUEST - S.O., le service du 16.1.72 en fonction de l'étude n° 4 qui fait suite à l'étude d'une filière commune ADT - AICR objet du compte rendu des réunions tenues les 21/9, 16 et 29/11/71. La nouvelle étude comporte les 2 hypothèses reprises en annexe 1

Les résultats correspondants seront à faire parvenir à MM. DEVYNCK et ANTON, pour chaque hypothèse, sous la forme d'un tableau du modèle joint en annexe 2, commun aux fonctions "Conduite et Accompagnement", si possible avant la réunion qui se tiendra le lundi 31 janvier 1972 à 14h30 (salon) à la Direction T, 8 rue de Londres Paris 9e, en vue de leur examen.

Hypothèse	Nature du Service	Désignation
	<p>- Roults voyageurs comprenant tous les trains de voyageurs dans lesquels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les ADT sont commandés par la CPR et assurent : <ul style="list-style-type: none"> . la fonction contrôle des CTR actuels (express, autorail, omnibus) . la petite manutention voyageurs des trains qu'ils accompagnent . le service des surveillants de voitures (1) <p>à l'exception des TOM, de la fonction de bagagiste et d'accompagnement des finances et des valeurs.</p> <p>N.B. a 4 = a 1 + SUVVT</p>	a 4
	<p>- Roults voyageurs comprenant tous les trains de voyageurs dans lesquels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les ADT sont commandés par la CPR et assurent : <ul style="list-style-type: none"> . la fonction contrôle des CTR actuels . la petite manutention voyageurs . le service des surveillants de voitures . la fonction de bagagiste et d'accompagnement des finances et des valeurs. <p>N.B. a 5 = a 4 + fonction de bagagiste et d'accompagnement des finances et de valeurs.</p>	a 5
4e ETUDE	<p>- Roults comprenant les seuls trains de marchandises nécessitant des tournées avec RHR (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> - les ADT sont commandés par la CPR et assurent : <ul style="list-style-type: none"> . la fonction de Chef de desserte 	b 4
	<p>- Roults comportant les autres trains</p> <ul style="list-style-type: none"> - le restant des ADT mutés au dépôt et les AICR assurent : <ul style="list-style-type: none"> . la fonction assistance . les fonctions bagagistes, accompagnement des finances et des valeurs, participation aux manoeuvres des TOM non accompagnés par du personnel sédentaire. 	c 5
	<p>- Roults comportant les autres trains</p> <ul style="list-style-type: none"> - le restant des ADT mutés au dépôt et les AICR assurent : <ul style="list-style-type: none"> . la fonction assistance . participation aux manoeuvres des TOM non accompagnés par du personnel sédentaire 	c 6

(1) L'accompagnement en couchettes en service international avec application de l'art. 14 du RP4R (bout en bout) reste à la charge des seuls SUVVT

(2) Les TOM ne nécessitant pas de tournées avec RHR sont assurés par du personnel sédentaire sauf ceux dont l'amplitude du service de route $\geq 10h$ ou qui comportent une coupure $> 2h$.

du 7 JANVIER 1972

(NOTES DE SEANCE)

- suite à la réunion du 29.12.71 -

MM. DELOISON, DEVYNCK, GERVAISEAU

PICHEREAU (O) et DEGOUE (SS)

A - VUES D'AVENIR

Les fonctions actuelles (ADT + contrôle de route) seraient réparties en :

a) Service des voyageurs

Cette partie du service serait confiée à des agents recrutés au RP4R (dénommés provisoirement "agents de trains voyageurs" (ATV) ou agent de train voyageurs principal (ATVP) :

ATV . grade placé sur le niveau E1, indices C et D.
 . recrutement parmi le niveau E1 (# AICK); examen similaire.
 . délai de 2ans (?): pour le passage au niveau E2
 - ATVP ou conduite -

ATVP . grade placé sur le niveau E2, indices A à D.

Attributions : fonction contrôle des CTR actuels.

petite maintenance voyageurs.

surveillance de voitures (dans ces fonctions application de l'art. 14 RP4R)

Avancement :

. étant sur E1 C pourrait subir l'examen pour

KRUAD (E2 B à D) Hage KRUAD # 4ans(?)

. E3. → KRU

prime - augmentation éventuelle à 3F par jour pour faire apprécier la mesure (?)

2/ partie du service autre que a/

M. DELOISON rappelle les positions respectives des agents sur un train.

- 2 agents sur la machine sans VACMA. (T+T)
- dans le cas contraire le 2^e agent n'est pas sur la machine

- s'il y a manutention au fourgon (T+T⁺)
- si service voyageurs (T+A)
- TOM { 1 seul agent (T+A)
2 agents (T+A+T⁺)
dans les gares avec dirigeant de manœuvre
(T+T⁺)

Il donne ensuite lecture de la note de M. le Directeur (pièce jointe en annexe)

2 - TRANSITION

Passer progressivement le service marchandises au sédentaire sauf tournées exigeant service en RHR.

3 - ETUDES A ENTREPRENDRE

Procéder à un nouveau montage du service au 26-9-77.
(AICR + Accomplissement)

- 1/ Roulements ne comportant que la fonction ATV

{ contrôle des voyageurs,
manutention voyageurs à l'exclusion des bagages et de finances,
surveillants de vitesses.

- 2/ TOM.

a/ Sans RHR. le maximum au sédentaire

b/ Avec RHR - chef de descente (agents de trains gérés par la CPA)

+ service du train doit au moins un agent traction - (s'il faut 2 agents sur le train (train-motrice))

x (voir document précédent au sélecteur après remaniement des données ; voir feuille RHR)

3/ Bagagistes, finances et valeurs.

A.C.R. de agents
de train ; mis à disposition

En résumé, 3 séries de roulements :

a) ATV "purs" (fonction 1)

b) ATV + CTR (fonctions 1+2b)

c) AICR + CTR (fonction 3) - diplo

variante.

La fonction 3 serait assurée par les ATV

A cette occasion M. DELSISON évoque les conditions d'acheminement des colis express notamment sur les grandes transversales, (études menées par la 5^e section C)

Il précise à cette occasion qu'il y a lieu de limiter le recrutement des agents de train à la seule fonction voyageurs.

M. ANTON a été informé de cette étude, pour examen en commun, par les bureaux de roulements.

Les représentants Conduite et Accompaniment des régions E-O et SO ont été convoqués le mardi 11 janvier, pour examen des études à entreprendre.

La réunion se tiendra à la salle André JIREZ. ^{20 rue de Rome}
le mercredi 12 janvier 1972 à 9h

7 JANV 1972

X

DIRECTION du TRANSPORT
Secrétariat

Mémoires d'une réunion tenue le 5 janvier 1972 au sujet d'une redistribution éventuelle des grades entre les filières Traction et Accompagnement des trains.

Participaient à la réunion : MM. LECLERC du SABLON
DELDISON
DEVYNEK
VICARIE
GRIMMALT

Les participants sont d'accord sur le fait que la création de la fonction Transport va rendre plus aigu le problème posé par la disparité des primes des aides-conducteurs ou faisants-fonctions et des agents de trains qui sont appelés parfois à remplir le rôle d'agent en second.

La solution qui avait été proposée par lettre D.M. 179/71 du 15 décembre 1971 ne paraît pas satisfaisante car elle ne règle pas le problème des ouvriers de dépôt ou d'ateliers du Matériel, non volontaires pour la conduite, et fonctionnent néanmoins comme aides-conducteurs soit à temps pratiquement complet, soit en période de pointes; or cette situation ne paraît pas appelée à prendre fin.

Il n'apparaît pas d'autre part très justifié de poursuivre la mise au point d'une solution, basée sur le maintien de la filière agent de train du type actuel, puisque la direction du Transport envisage que pour l'essentiel celle-ci devra, soit être orientée vers un grade de début de la filière contrôle de route, soit disparaître en raison de l'organisation des dessertes locales par des locotracteurs ou des mouvements équipés d'agents de gare. Dans ces conditions, il est convenu d'explorer une solution différente dont les principes pourraient être les suivants :

1°) problème du grade d'aide-conducteur.

Celui-ci pourrait sans doute n'être maintenu qu'aux seuls titulaires actuels avec éventuellement une compensation pour les agents reçus à l'examen d'autorisation à la conduite en premier.

2°) problème de la prime d'agent en second.

Elle serait maintenue avec un niveau suffisant pour constituer l'incitation nécessaire aux ouvriers non volontaires pour la conduite et utilisés néanmoins dans les fonctions d'agents en second.

Les dépôts seraient chargés d'assurer tous les services d'agents en second, ces agents pouvant être, soit obligatoirement sur la machine si celle-ci n'est pas équipée de la VACMA, soit à volonté sur la machine ou dans le train, si la machine est équipée.

Les cas où l'agent devra prendre place dans le train seront alors limités à l'exécution de fonction d'accompagnement de fourgon, à l'exclusion de toute attribution concernant le service voyageurs.

Les gares conserveraient à leur charge la fourniture des équipes de dessertes des trains de marchandises omnibus, ces équipes étant constituées soit par du personnel de gare si il s'agit de service sans "découcher", soit par du personnel agent de trains pour les quelques cas de dessertes omnibus comportant un "découcher" (le nombre de ces cas est en voie de rapide réduction).

L'agent en second éventuellement nécessaire sur les machines non équipées de VACMA et fourni par le dépôt devrait pouvoir participer aux opérations de desserte pendant les manœuvres dans les gares de parcours.

Les commandes locales de personnel des trains assureraient la commande de tout le personnel de contrôle de route ou agents de trains spécialisés au service voyageurs, y compris surveillants de voitures et agents ayant des fonctions mixtes voyageurs et manutentions légères de colis ou bagages dans certains autorails.

Les agents de trains en excédent, compte tenu de la réduction de leur filière, seraient mutés dans un dépôt et utilisés comme agents en second avec le bénéfice de la prime correspondante.

Il est convenu que les représentants du Matériel et du Transport se rapprocheront pour examiner la possibilité de s'orienter vers la solution décrite ci-dessus et éventuellement les aménagements à lui apporter pour la rendre viable.