

SNCF

Service Central du Personnel

Bureau du Classement

A.G-1-17

202LM02/4

Organisation de la Région

SUD-OUEST

4000 S.O.
43-3

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

Région du Sud-Ouest

**D. R.
PL. A.**

S.N.C.F.		SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL	
Rece	D ^{re}	P ^{re}	
	AG 1/17	3	

Paris, le 21 février 1939.

S.O.



**Del.
Col.**

AVIS RÉGIONAL n° 3106

Aux termes de l'article 33 de l'Ordre Régional n° 391 concernant les élections et attributions des délégués à la sécurité, « les délégués régionaux à la sécurité » sont considérés comme étant en service pendant le temps qui leur est nécessaire pour effectuer leurs enquêtes, rédiger leurs rapports — y compris le rapport annuel — ou procéder aux accompagnements prévus à l'article 31 (accompagnement de fonctionnaires du Contrôle).

« Il n'est pas fixé de règles pour le décompte du temps qui leur est alloué pour ces différentes missions, mais il doit être veillé à ce qu'il ne se produise pas d'abus. »

« La réglementation du travail n'est pas applicable pendant cette période. »

« Les délégués sont, à tous points de vue, censés avoir continué à suivre leur roulement; lorsqu'ils reprennent leurs fonctions ordinaires, ils sont placés sur ce roulement comme ils l'auraient été s'ils n'avaient pas interrompu ces dernières fonctions. »

Ces dispositions sont également applicables aux représentants du personnel des cadres et aux délégués techniques à la sécurité, de même qu'à tous les délégués du personnel (y compris le cas où ces délégués sont appelés à siéger à la Commission de Réforme, au Conseil de discipline, à la Commission des Retraites, etc...) ainsi qu'aux représentants du personnel dans les Comités du Travail.

En conséquence, sont abrogées les dispositions du § b) du Chapitre IV de l'Ordre Régional n° 117 qui concernent l'attribution de délais de route aux délégués pour leur permettre de se rendre aux réunions prévues ou aux enquêtes autorisées.

**Le Directeur de l'Exploitation,
EPINAY.**

Mc

SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL		
AGE	DER	YCE
	AG 1 / 17	7

Paris, le 18 novembre 1939.

A dater du Mercredi 29 novembre 1939, les dispositions de l'Instruction Générale de Sécurité N° 5, concernant les trains électriques, entreront en vigueur sur l'ensemble des lignes électrifiées de la Société Nationale des Chemins de Fer (Régions de l'OUEST, du SUD-OUEST et du SUD-EST).

Cette Instruction abroge les documents ci-après :

RÉGION DE L'OUEST.

Ordre de Service N° 594 (Exploitation), 269 (Matériel et Traction), 958 (Voie et Bâtiments), de juin 1930.

RÉGION DU SUD-OUEST.

Instruction de Service Exploitation N° 309 (2^e tirage) Série Mouvement - Sous-Série Réglementation N° 13, Matériel et Traction N° 4400 (2^e tirage) - Série Matériel et Traction - Sous-Série Utilisation et Circulation du Matériel N° 44, du 1^{er} mai 1939.

Instruction de Service Exploitation N° 310 (3^e tirage) Série Mouvement - Sous-Série Réglementation N° 5, Matériel et Traction N° 4401 (3^e tirage), Série Matériel et Traction - Sous-Série Utilisation et Circulation du Matériel N° 6, du 1^{er} mai 1939.

RÉGION DU SUD-EST.

Ordre de Service Direction N° 5, de 1929.

Les modifications utiles seront faites à la main dans les tables ou répertoires des Instructions en vigueur.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D 5041/130

S.N.C.F.		SERVICE CENTRAL	
25 octobre 1939		PERSONNEL	
Extr.	Des	AG 1/17	J. G.


Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que le terminus des trains de grand parcours a été reporté, pour la durée des hostilités, de Paris-Orsay à Paris-Austerlitz, et qu'il n'a été laissé à Paris-Orsay qu'un service de banlieue réduit, aux heures les plus chargées de la journée. Les raisons en sont les suivantes :

La gare d'Orsay est d'une exploitation particulièrement difficile, dangereuse en cas d'affluence inopinée et d'un débit très limité; elle possède, en outre, des quais de longueur très insuffisante eu égard aux longueurs des trains électriques de grand parcours.

Par ailleurs, l'exploitation de la gare d'Orsay pour les trains de grand parcours est très onéreuse.

En effet, l'effectif nécessaire pour assurer à Paris-Orsay le service complet de banlieue et de grand parcours serait, dans la situation actuelle du trafic, de 200 unités environ, pour 385 en temps normal sous le régime du décret du 12 novembre 1938, alors qu'il peut être réduit à 40 unités environ pour le service exclusif de banlieue. Tenu compte de la suppression de 10 agents de train environ et d'une dépense supplémentaire de 20 agents de gare à Paris-Austerlitz, l'économie annuelle de personnel Exploitation due au report des trains de grand parcours à cette gare sera ainsi d'environ 3,5 millions.

D'autre part, l'économie annuelle correspondant au personnel traction, à l'entretien et à la réparation des machines, et à la consommation d'énergie électrique sera de l'ordre de 1,6 millions en se basant sur le service régulier au 2 octobre 1939 augmenté des dédoublements et des services supplémentaires qu'il faudra sans doute envisager pour l'avenir.

Il y a lieu, enfin, d'ajouter à ces économies Exploitation et Traction, celles de la Voie, d'éclairage et de chauffage, etc.. qui approcheront de 500.000.

Le total des économies s'élèvera donc annuellement à environ 5,6 millions. De plus, 4 machines électriques sont rendues disponibles.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
Direction Générale des Chemins de fer et des
Transports - 4ème Bureau - 244, Boulevard St-Germain - PARIS -

....

Par contre, il faut compter sur une perte de recettes de 1,5 millions environ, due au fait que tous les billets de grandes lignes sont délivrés de ou pour Paris-Austerlitz. Cette évaluation a été faite d'après la différence de prix d'un billet au départ ou à l'arrivée de chacune des 2 gares, tenu compte de la nature des billets et de la situation nouvelle du trafic par rapport à celle de l'année 1938.

Il y a lieu d'escompter également une diminution des redevances dues pour le Palais d'Orsay (hôtel, restaurant, bars), pour les recettes buralistes, les bibliothèques bascules automatiques, etc... Cette perte de recettes peut être évaluée, dans la situation nouvelle du trafic, à 300.000 francs environ.

En définitive, le bilan financier de la fermeture de Paris-Orsay au service des trains de grand parcours se traduira par une économie d'exploitation de l'ordre de 3,8 millions.

Cette fermeture ne semble pas, d'autre part, devoir entraîner d'inconvénients appréciables pour les voyageurs, les moyens d'accès de la gare de Paris-Austerlitz étant, depuis le prolongement de la ligne de métro n° 10 jusqu'à cette gare, aussi pratiques que ceux de la gare de Lyon, par exemple.

Nous nous proposons, Monsieur le Ministre, dès que vous aurez bien voulu nous faire connaître votre accord, d'annoncer au public les nouvelles conditions d'exploitation de la gare d'Orsay.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

Le Président
du Conseil d'Administration,

signé : GUINAND.