SNCF
Service central du personnel
Bureau du classement

AG 1.19.0
202LM02/6
<1938-1939>

Échange des lignes entre les Régions

Nouvelles limites territoriales

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Dos P.G. 1/19/0 Pos

Echange de lignes entre les Régions. – Nouvelles limites territoriales des Régions.

m

Société Nationale
des
Chemins de fer français

D 8340/1

Comité du 21/6/38
Conseil du 22/6/38

10 Juin 1938

S.N.C.F. | SERVI DU P

A.G. D° 1/19/0

Limites des Régions Ouest et Sud-Ouest

Situation actuelle -

Lorsque l'Etat a repris en 1910 l'exploitation des lignes concédées à la Compagnie de l'Ouest, il a groupé sous une même autorité son ancien Réseau des Charentes et son nouveau Réseau du Nord de la Loire, la Compagnie du P.O. conservant l'exploitation de la grande ligne de PARIS à SAINT-NAZAIRE qui coupait en deux la zone exploitée par le Réseau de l'Etat.

Cette anomalie géographique, dont l'origine remontait à la constitution du Réseau d'Etat en 1878, subsiste encore à l'heure actuelle et a comme conséquence la présence à NANTES de 2 Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de 2 Chefs d'Arrondissement de la Voie, et, à TOURS, de 2 Chefs d'Arrondissement de la Voie, un pour chaque Réseau.

Il est désirable de donner le plus tôt possible des limites plus rationnelles aux deux Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest et il n'est pas nécessaire d'attendre pour le faire que soit achevée l'unification entreprise des règlements de circulation et des méthodes de travail pour l'ensemble de la S.N.C.F.

Solution proposée -

L'étude qui a été faite par le Service de l'Organisation Technique, en liaison avec les deux Régions et les Services Centraux intéressés, nous amène, pour l'avenir, à envisager de rattacher à la Région de l'Ouest la grande ligne de TOURS à SAINT-NAZAIRE et à la Région du Sud-Ouest toutes les lignes du triangle POITIERS-LA ROCHELLE - BORDEAUX, ainsi que les petites lignes situées à l'est de l'artère CHARTRES - SAUMUR - NIORT.

Dans la pratique, il importe de procéder en deux étapes afin de tenir compte de l'étendue considérable (superficie et longueur totale des lignes) de la Région du Sud-Ouest et

du fait que cette Région résulte déjà de la juxtaposition de deux Réseaux et de deux Règlements : celui du P.O. et du Midi. Il ne serait pas sans inconvénient, tant que le Règlement Général S. N. C. F. n'aura pas été mis en application et tant que les modifications nécessaires de signalisation et d'installations fixes n'auront pas été faites, d'imposer à la Région du Sud-Ouest l'application sur des lignes importantes d'un 3ème Règlement et d'une 3ème signalisation : ceux de l'ancien Réseau de l'Etat.

L'incorporation à la Région de l'Ouest de la ligne SAUMUR - LE CROISIC avec sa signalisation P.O. est, au contraire, d'ores et déjà acceptable.

La Région du Sud-Ouest, allégée de la majeure partie de cette grande artère, pourra absorber de son côté, sans inconvénient, les petites lignes situées à l'est de l'artère CHARTRES - SAUMUR - NIORT, la plupart en voie de coordination et sur lesquelles le trafic est des plus limité, ainsi que les installations de la Région Ouest à BORDEAUX et dans son voisinage immédiat.

En définitive, nous sommes d'avis de réaliser les modifications des limites des deux Régions en deux étapes (voir carte jointe).

<u>1ère étape (au 2 Octobre 1938)</u> -

- Rattachement à l'Ouest des lignes :

TOURS - NANTES - LE CROISIC
NANTES - CHATEAUBRIANT
ETOILE DE LA FLECHE.

- Rattachement au Sud-Ouest de toutes les petites lignes du triangle PARIS - SAUMUR - ORLEANS, des petites lignes situées à l'est de l'artère SAUMUR - NIORT, et des lignes de la banlieue de BORDEAUX.

La ligne TOURS - LE MANS resterait dans la Région du Sud-Ouest car la coupure à CHATEAU-du-LOIR aurait des inconvénients pratiques sans aucune contre-partie intéressante pour le service.

<u>2ème étape</u> (à une date qui sera fixée ultérieurement car les résultats définitifs de la coordination dans les diverses Régions pourra amener à revoir en détail les limites des Régions).

- Rattachement à la Région du Sud-Ouest du triangle

LA ROCHELLE - POITIERS - BORDEAUX.

Ces modifications de limites permettront d'améliorer la qualité du service en coordonnant mieux les efforts de notre personnel, et surtout en assurant une meilleure liaison avec notre clientèle, qu'il est peu pratique d'astreindre à entrer en relation, dans un grand centre, avec deux Régions.

La question du personnel actuellement en service sur les lignes intéressées pose au reste de nombreux problèmes d'ensemble ou individuels dont les solutions sont énumérées dans la note jointe au présent rapport (Annexe I).

Considérations diverses -

En dehors de ce problème géographique de répartition des zones d'action des Régions, des problèmes d'acheminement se posent en raison de deux faits nouveaux : l'électrification de la ligne de PARIS au LAVS, terminée l'année dernière, et qui permet de relier NANTES à PARIS par une voie plus courte que celle de TOURS d'environ 30 kms, et l'électrification de la section TOURS - BORDEAUX qui sera chose faite vers la fin de 1938. L'électrification de TOURS - BORDEAUX place toute la Région LA ROCHELLE - POITIERS - BORDEAUX sous la dépendance de la grande artère électrifiée du Sud-Ouest, aussi bien pour le trafic-voyageurs que pour le trafic-marchandises, en faisant exception toutefois pour un trafic, assez important d'ailleurs, de grande vitesse, qui ne peut, pour le moment, aboutir qu'à la gare de PARIS-VAUGIRARD et qu'il sera, pour cette raison, nécessaire d'acheminer pendant quelques années tout au moins via SAUMUR.

Les deux lignes électrifiées nouvelles vont pouvoir dorénavant drainer la majeure partie de trafic à l'intérieur de l'angle aigu qu'elles forment, soulageant d'autant la ligne NIORT - SAUMUR - CHARTRES dont les caractéristiques sont peu favorables (rampes de 10 mm. - courbes de 500 mètres de rayon). Non seulement des économies de traction importantes seront réalisées sur cette ligne, mais encore il sera possible d'en fermer la nuit la section SAUMUR-CHARTRES ce qui permettra de réaliser des économies d'exploitation sur le service des gares et sur les passages à niveau.

Dans cet ordre d'idées, les points suivants sont à signaler spécialement :

a) le trafic des grandes pointes de service-voyageurs.

Avec l'organisation nouvelle, tous les voyageurs pour

les plages situées au sud de LA ROCHELLE, y compris ROYAN, partiront d'ORSAY ou d'AUSTERLITZ alors que tous les voyageurs pour les plages de la Basse-Loire, jusques et y compris LES SABLES-d'OLONNE, partiront de PARIS-MONTPARNASSE.

Cette nouvelle organisation des départs amènera à charger légèrement la gare d'AUSTERLITZ et à soulager la gare MONTPARNASSE, ce qui est une bonne chose en soi puisque la gare MONTPARNASSE, en dépit des travaux décidés, doit rester assez à l'étroit pour son trafic de pointes vers toutes les plages de Bretagne.

Il y aura lieu de tenir compte du nouveau trafic à assurer par la gare d'AUSTERLITZ lorsque sera entreprise l'étude de la modernisation de cette gare.

b) Une étude approfondie devra être faite par le Service Central du Mouvement, en liaison avec les Régions intéressées, pour déterminer la meilleure desserte à retenir pour les trains quotidiens de NANTES et SAINT-NAZAIRE : il existe de bons arguments pour que ces trains continuent à partir d'ORSAY et d' AUSTERLITZ, soudés avec des rames pour BORDEAUX. Mais il existe, en sens inverse, des arguments pour souder, au départ de MONTPARNASSE, les rames de NANTES aux rames de RENNES. L'étude sera conduite avec le souci de permettre aux voyageurs de NANTES et de St-NAZAIRE de partir, quelles que soient l'époque de l'année ou l'heure de la journée, d'une même gare parisienne, et avec celui de maintenir les relations le long de la Vallée de la Loire, en amont et en aval de TOURS, ainsi qu'avec la Région Lyonnaise.

c) La ligne POITIERS - NIORT a été construite pour recevoir une double voie, mais, à l'heure actuelle, elle est exploitée à voie unique : cette ligne est destinée à recevoir un trafic important intéressant LA ROCHELLE - ROCHEFORT et peut-être SAINTES et ROYAN, trafic qui sera sans doute délicat, les jours de grandes pointes de service voyageurs. Il y a lieu d'envisager d'y installer la commande centralisée du trafic.

d) L'ensemble des dispositions proposées conduit, en première étape, à augmenter assez sensiblement les effectifs et le trafic de la Région de l'Ouest, au détriment de la Région du Sud-Ouest, comme le montre le tableau ci-après ; en deuxième étape, le Sud-Ouest reprendra sensiblement son trafic actuel.

	Longueur	Effectifs	Trafic (milliards d'unités de trafic)
Sud-Ouest actuel	11.784	97.800	9,7
1ère étape...	11.975	95.300	9,5
2ème étape...	12.805	101.300	9,5
Ouest actuel	9.109	89.900	7,5
1ère étape...	8.918	92.400	7,9
2ème étape...	8.090	83.100	7,5
Pour mémoire :			
Sud-Est	9.807	133.000	13,4
Est	7.349	109.300	12,9
Nord	5.830	79.900	9,5

Les économies attendues de l'ensemble des mesures envisagées seront réalisées en presque totalité dès l'année prochaine et dépasseront largement 10 Millions de francs. Il importe d'ajouter que les principales résultent du ripage du trafic vers les voies électrifiées bien plus que des modifications de limites des Régions et des remaniements d'Arrondissements : en effet, depuis la création de la S.N.C.F., les problèmes d'acheminement peuvent être facilement réglés indépendamment des limites des Régions dont l'intérêt subsiste toutefois en ce qui concerne le commandement du personnel, la commodité des liaisons, les relations avec la clientèle et les autorités administratives, locales ou régionales.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

p

Annexe I

10 Juin 1938.

MESURES A PRENDRE EN CE QUI CONCERNE LE PERSONNEL, A L'OCCASION DES ECHANGES DE LIGNES ENVISAGES ENTRE LES REGIONS DE L'OUEST et du SUD-OUEST.

- Avancement en grade et notation.

Il convient de respecter les droits des agents qui sont actuellement inscrits sur un tableau d'aptitude.

Nous devons distinguer deux catégories d'emplois: ceux pour lesquels il est établi des tableaux d'aptitude par Arrondissements et ceux auxquels peuvent postuler tous les agents de la Région qui remplissent les conditions requises.

1°- Les postes de la 1ère catégorie qui deviendront vacants, au cours de l'année 1938, dans les établissements d'un arrondissement partagé entre les deux Régions, seront réservés aux agents qui étaient inscrits sur le tableau d'aptitude de cet Arrondissement avant l'échange et offerts à ces agents comme si le partage n'avait pas eu lieu.

Ce n'est qu'à défaut de candidats de l'espèce qu'un poste pourra, dans un établissement changé d'arrondissement, être offert aux agents inscrits sur le tableau d'aptitude de l'arrondissement auquel l'établissement aura été rattaché.

2°- Les postes de la 2e catégorie seront réservés aux agents qui étaient inscrits sur le tableau d'aptitude de la Région à laquelle appartenait l'établissement avant l'échange et ce n'est qu'à défaut de tels candidats qu'ils pourront être offerts aux candidats de l'autre Région.

Lors de l'établissement des tableaux d'aptitude de 1939 les agents des établissements échangés ne pourront concourir que pour les tableaux d'aptitude de leur nouvel arrondissement ou de leur nouvelle Région.

Il sera tenu compte de leurs notes d'aptitude antérieures, de façon à leur maintenir des possibilités d'avancement comparables à celles qu'ils avaient auparavant.

Les inscriptions antérieures à l'échange continueront à donner droit aux priorités indiquées aux § 1° et 2° ci-dessus jusqu'à ce que tous les interessés aient été promus.

- Mutations.-

Certains agents des lignes échangées demanderont à rester sur leur ancienne Région. Ces demandes pourront être en partie satisfaites dès maintenant par permutation avec les agents de l'une ou de l'autre Région qui ont demandé précédemment à être nommés sur ces lignes et qui maintiendront leur demande.

Il sera donné suite, apres l'échange, aux demandes non satisfaites aussi rapidement que les nécessités du service le permettront.

- Représentation du Personnel.-

Les élections générales qui doivent avoir lieu avant la fin de l'année tiendront compte de la nouvelle répartition des lignes entre les deux Régions et des nouvelles divisions en arrondissements.

En attendant, les délégués en exercice continueront à fonctionner dans les conditions ci-après :

a) les délégués au 2e et 3e degrés en service sur des lignes échangées resteront en fonction auprès des Chefs du Service et du Directeur de l'Exploitation de leur ancienne Région;

b) les délégués d'Arrondissement en service sur des lignes échangées restées rattachées à leur ancien Chef d'Arrondissement, resteront normalement en fonction auprès de ce fonctionnaire;

c) les délégués d'Arrondissement en service sur les lignes rattachées à un Arrondissement d'une autre Région, seront exceptionnellement adjoints à la délégation auprès de leur nouveau Chef d'Arrondissement et maintenus dans la délégation auprès de leur ancien Chef d'Arrondissement.

- Délégués à la Sécurité.

Jusqu'à ce que les élections de la délégation du Personnel

aient permis de constituer la délégation à la Sécurité, les délégués à la Sécurité en service sur les lignes échangées resteront en fonction et interviendront en cas d'accident.

- Primes de rendement.

Aucune modification ne sera apportée du fait de l'opération projetée, aux régimes de primes de rendement actuellement en vigueur dans les établissements échangés.

- Economat.

Les agents des lignes échangées seront affiliés d'office à l'Economat de leur nouvelle Région à la date de l'échange.

- Facilités de circulation.

Les agents en service sur les lignes échangées auront la faculté d'opter pour leur nouvelle Région ou pour l'ancienne, conformément aux dispositions du 3e alinéa de l'art. 2 de l'instruction générale N° 17.

Ceux d'entre eux qui opteront pour leur ancienne Région, auront leurs facilités de circulation validées sur les parcours, compris dans leur nouvelle Région, nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

Les Agents en service sur des lignes autres que celles échangées, qui auraient des intérêts bien démontrés sur ces lignes et qui ne pourraient plus s'y rendre qu'avec des facilités de régime d'échange, pourront obtenir quelques facilités de circulation supplémentaires.

Les agents retraités pourront être admis à formuler une deuxième option dans les cas où ils établiront qu'ils ont intérêt du fait de l'échange des lignes.

- Retraites.-

Aucune question ne se pose du fait de la constitution du Service Commun des Retraites.

-Caisse de Prévoyance.-

Les agents de la Région du Sud-Ouest passés à la Régio l'Ouest conserveront s'ils le désirent le bénéfice de l' liation à la Caisse de Prévoyance de leur ancienne Région.

Ref 1374 A

S.N.C.F.	SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL	
Rce 1374-A	Dep 2 G 1140	Pce 0

29 JUIN 1938.

N O T E

pour M.M. les Directeurs de l'Exploitation

des Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Conseil d'Administration a approuvé la première étape du projet de modification des limites des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, telle qu'elle est reprise au rapport dont ci-joint copie.

Cette étape, qui sera achevée au 2 Octobre prochain, comprendra :

- le rattachement à la Région de l'Ouest des lignes :
  TOURS - NANTES - LE CROISIC;
  NANTES - CHATEAUBRIANT;
  des lignes partant en étoile de LA FLECHE.

- le rattachement à la Région du Sud-Ouest :
  - de toutes les petites lignes du triangle PARIS - SAUMUR - ORLEANS
  - des petites lignes situées à l'Est de l'artère SAUMUR-NIORT.
  - et des lignes de la banlieue de BORDEAUX.

Je vous prie de noter qu'aucune mutation d'agents en service sur les lignes précitées ne devra plus être prononcée sans l'accord de la Région à laquelle la ligne doit être cédée.

Vous recevrez ultérieurement des instructions que le détail des mesures à prendre, et notamment sur les questions de facilités de circulation.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS.

Pour Mr Chol
Pouvez vous bien envoyer
copie au Sr de Nouvaux
ou au Sr de l'organisation
et trouver une carte
précisant les services de lignes
dans la 1re étape
et dans les étapes
futures
Il faudrait avoir
exactement les limites
des arrondissements
qui se trouvent
modifiés

5/7

fait le 5/7
Rappeler le 7/7
organisation Technique

RÉGION de l'OUEST (Ancien Réseau ETAT)

DÉMÉNAGEMENTS - TRANSPORTS - GARDE-MEUBLES — R. VALLÉE, 105, boulevard des Alliés, CAEN

9.7.38

SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Dossier A.G. 1/19/0 Sous 0

RATTACHEMENT des ATELIERS de TOURS (OUEST)

aux ATELIERS de TOURS (SUD-OUEST)

Memento de la Réunion du 8 Juillet

chez Monsieur le Directeur du Service Central du MATERIEL

Etaient présents :

M. Jean LEVY, Directeur du Service Central du Matériel.

M. BLOCH, Chef de la Division de la Réparation du Matériel moteur

M. LEFORT, Chef de la Division des Effectifs

M. LUTGEN, représentant le personnel

M. BALLUET, représentant le personnel.

M. Jean LEVY appelle l'attention des représentants du personnel sur la nécessité de réunir les ateliers de TOURS-OUEST aux ateliers de TOURS-SUD-OUEST et indique que les obstacles qui avaient pu exister lorsqu'il s'agissait de muter des agents du réseau de l'Etat à la Compagnie du P.O. ne peuvent plus exister depuis que tous ces agents appartiennent à la Société Nationale. Il signale, en outre, que l'opération envisagée ne constitue qu'un cas particulier des mutations beaucoup plus importantes qui vont être effectuées, en vue du regroupement rationnel des lignes de la Région de l'Ouest et de la Région du Sud-Ouest.

Les représentants du personnel ne contestent pas l'utilité de l'opération envisagée ; ils rappellent qu'ils se sont employés, auprès des ouvriers de TOURS (OUEST) pour la leur faire accepter, mais des promesses ont été faites, quant au maintien des situations acquises. Les ouvriers des ateliers de TOURS (OUEST) craignent qu'il n'en soit pas tenu compte.

MM. Jean LEVY et LEFORT demandent aux représentants du Personnel de préciser les points sur lesquels ces ouvriers peuvent craindre d'être lésés.

Les représentants du Personnel indiquent les points suivants :

I°/ PRIMES DE RENDEMENT

Ainsi qu'il résulte des explications données par M. BLOCH à la délégation, les agents Ouest, seront soumis, à partir de leur détachement, au régime de la Région Sud-Ouest, qui assure des primes au moins égales à celles que touchent les agents Ouest.

Devront toutefois être examinés les cas particuliers des agents menuisiers, charrons et des agents physiquement diminués.

M. BLOCH indique que, pour ces quelques cas particuliers, il sera possible de leur assurer des primes équivalentes à celles qu'ils touchaient dans la Région de l'Ouest, pour un travail ou un rendement comparables.

Les représentants du personnel se déclarent satisfaits de ces explications.

2°/ FACILITÉS de CIRCULATION

Les représentants du personnel demandent quel sera le régime.

M. LEFORT rappelle l'instruction générale sur les mutations de région à région, d'après laquelle les agents peuvent opter entre le régime de la Région quittée et celui de la nouvelle Région.

Les représentants du personnel attirent l'attention sur le cas des agents qui, dans la région de l'Ouest, bénéficiaient de la 2ème Classe de voiture et ne bénéficieraient, s'ils optaient pour le régime Sud-Ouest, que de la 3ème Classe.

Ils demandent le maintien de la 2ème Classe.

M. Jean LEVY fait remarquer qu'en demandant la 2ème Classe sur la Région du Sud-Ouest, ils demandent une amélioration à la situation antérieure et non pas le maintien des avantages antérieurs.

Les représentants du personnel font remarquer que, par suite des modifications des limites de la Région du Sud-Ouest et de la Région de l'Ouest, certains agents ne pourraient plus effectuer certains voyages (par exemple se rendre à PARIS) entièrement dans la classe à laquelle ils avaient droit antérieurement.

M. LEFORT fait connaître que ce problème particulier posé par le regroupement des lignes doit recevoir une solution d'ensemble.

3°/ NOTATION MERITE

Les représentants du personnel craignent que les agents OUEST mutés à la région du SUD-OUEST ne voient leurs notes de mérite diminuées.

M. Jean LEVY indique que les agents pourront être considérés, jusqu'au Ier Octobre, comme détachés à la Région du Sud-Ouest. Ils seraient donc notés pour l'exercice 1938 dans la région de l'Ouest.

Les représentants du personnel indiquent qu'en réalité, c'est au sujet de l'avancement que les agents des ateliers de TOURS-OUEST ont des inquiétudes et ils n'insistent pas pour la question de la notation mérite.

4°/ AVANCEMENT

Les représentants du personnel demandent qu'il y ait deux tableaux d'aptitude distincts, pour les agents Sud-Ouest et pour les agents Ouest.

M. Jean LEVY fait remarquer que les perspectives d'avancement sur place des agents restés à TOURS étaient faibles. Elles ne peuvent qu'être améliorées par leur passage dans un grand Atelier.

Les représentants du personnel demandent que tous les agents inscrits au tableau d'aptitude soient nommés avant leur mutation.

M. Jean LEVY estime qu'il n'est pas possible de prendre un tel engagement, qui pourrait d'ailleurs provoquer une réclamation d'autres agents.

Il ne peut être question non plus de faire deux tableaux séparés, comme cela a été fait lors du passage à l'ETAT de la ligne de SAVENAY-LANDERNEAU, puisque dans le cas présent, l'Atelier de TOURS-OUEST doit disparaître et qu'un tableau le concernant ne permettrait aucune nomination.

Tout au plus peut-on examiner, eu égard aux départs qui vont avoir lieu dans les années à venir, quelles auraient été les possibilités d'avancement des agents de TOURS-OUEST actuellement inscrits à un tableau d'avancement. Une décision sera prise en fonction des résultats de cet examen.

Les représentants du personnel font connaître qu'ils n'ont pas d'autre question à poser ; ils demandent que les agents de TOURS-OUEST reçoivent une note indiquant les conditions de la mutation, avant que le détachement aux Ateliers de TOURS-SUD-OUEST ne commence. Or, le premier détachement de dix agents est prévu pour le lundi 11 Juillet.

M. Jean LEVY est d'accord pour reporter ce premier détachement au lundi 18 Juillet.

C O P I E

Ref 1374 A

29 JUIN 1938.

A.G. 1/100

N O T E

pour M.M. les Directeurs de l'Exploitation

des Régions Ouest et Sud-Ouest.

Le Conseil d'Administration a approuvé la première étape du projet de modification des limites des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, telle qu'elle est reprise au rapport dont ci-joint copie.

Cette étape, qui sera achevée au 2 Octobre prochain, comprendra :

- le rattachement à la Région de l'Ouest des lignes :
  TOURS - NANTES - LE CROISIC;
  NANTES - CHATEAUBRIANT;
  des lignes partant en étoile de LA FLECHE.

- le rattachement à la Région du Sud-Ouest :
  - de toutes les petites lignes du triangle PARIS - SAUMUR - ORLEANS
  - des petites lignes situées à l'Est de l'artère SAUMUR-NIORT.
  - et des lignes de la banlieue de BORDEAUX.

Je vous prie de noter qu'aucune mutation d'agents en service sur les lignes précitées ne devra plus être prononcée sans l'accord de la Région à laquelle la ligne doit être cédée.

Vous recevrez ultérieurement des instructions sur le détail des mesures à prendre, et notamment sur les questions de facilités de circulation.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS.

r/P.1.

BULLETIN INTERIEUR D'INFORMATIONS

destiné aux Directeurs et Chefs de Service
de la S.N.C.F.

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
D° A.G. 1/19/0 0

24 Juin 1938 Numéro 24.

.....

Séance du 22/6/38

La première étape du projet de modification des limites des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest a ensuite reçu l'approbation du Conseil.

Cette étape, qui sera achevée au 2 octobre prochain comprendra :

- le rattachement à la Région de l'Ouest des lignes :

  Tours - Nantes - Le Croisic
  Nantes - Châteaubriant
  des lignes partant en étoile de La Flèche

- le rattachement à la Région du Sud-Ouest :

  - de toutes les petites lignes du triangle Paris - Saumur - Orléans;

  - des petites lignes situées à l'Est de l'artère Saumur - Niort;

  et des lignes de la Banlieue de Bordeaux.
  La ligne Tours-Le-Mans restera dans la Région du Sud-Ouest.

.....

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS.

DIRECTION GENERALE.

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Rec. D. AG 7/10/0 100

NOTE RÉGIONALE.

La création des Services Centraux de la Société Nationale nécessitera le changement du lieu de travail d'un certain nombre d'agents.

Dans le but de réduire au minimum les inconvénients qui pourront en résulter pour les intéressés les mesures ci-après seront appliquées:

Les agents faisant partie d'un service déplacé en entier auront un droit de priorité sur les postes de leur spécialité à créer ou devenus vacants dans leur ancien lieu d'emploi ou à proximité de ce lieu d'emploi. Ce droit de priorité s'exercera de la manière suivante:

Les agents désireux d'être déplacés seront classés sur deux listes distinctes suivant qu'ils habitent ou non la banlieue proche de leur ancien lieu d'emploi.

Sur chaque liste on distinguera:

1°- les agents mariés ainsi que les agents veufs, divorcés ou célibataires ayant des charges de famille;

2°- les agents célibataires, veufs ou divorcés sans charges de famille.

Les agents du premier groupe seront classés d'après une ancienneté fictive obtenue en avançant leur date d'origine de carrière de :

- cinq ans par personne à charge,
- dix ans pour les agents propriétaires de leur logement.

Les agents dont l'ancienneté fictive sera la plus forte seront inscrits en tête.

Les agents du deuxième groupe seront classés d'après leur date d'origine de carrière, ceux dont la date sera la plus ancienne étant inscrits en tête; ils seront inscrits sur la liste à la suite des agents du premier groupe.

Dans chaque groupe, les agents classés ex-aequo seront départagés par leurs notes.

Les deux listes seront ensuite réunies en une seule, la liste comprenant les agents habitant une banlieue proche étant classées en tête.

Seront considérées comme personnes à charge pour l'application des dispositions ci-dessus:

- la femme de l'agent,
- les enfants, beaux-enfants et enfants recueillis bénéficiant des facilités de circulation prévues en faveur des enfants habitant avec l'agent;
- les ascendants vivant avec l'agent et dont les ressources mensuelles ne sont pas supérieures à 500 Frs par personne.

Lorsqu'un poste sera créé ou deviendra vacant dans l'un des Services Centraux, les intéressés seront pressentis dans l'ordre même de la liste établie dans les conditions indiquées ci-dessus, le premier poste à pourvoir étant d'abord offert au premier agent inscrit sur la liste, etc...

Les agents qui, appartenant à des Services qui ne seront pas déplacés en entier, devront être déplacés individuellement pour les nécessités du service, seront mutés dans les conditions ci-après:

Il sera tout d'abord fait appel à des volontaires.

A défaut d'un nombre suffisant de volontaires, les agents à muter seront pris :

a)- en premier lieu parmi les agents habitant Paris,

b)- ensuite parmi les agents habitant une banlieue proche de leur lieu actuel de travail.

Dans chacune des catégories a) et b), les agents seront désignés suivant l'ordre inverse de celui indiqué plus haut: les agents déplacés en premier seront ainsi les célibataires qui comptent le moins d'ancienneté de service, etc...

Les agents qui seront changés de lieu de travail et qui, dans le délai d'un an suivant la date de leur mutation, déménageront pour se rapprocher de leur nouveau lieu d'emploi, recevront une indemnité de déménagement égale au montant de leurs frais réels de déménagement, jusqu'à concurrence du montant de l'indemnité normale prévue en cas de changement de résidence.

D'autre part, les agents qui, du fait de leur nouvelle affectation, seront dorénavant dans l'obligation d'emprunter les moyens de transports en commun recevront une indemnité journalière spéciale comportant le prix d'un billet d'aller et de retour du Métropolitain et le prix de deux allers simples.

Cette indemnité sera allouée pendant une période de 6 mois au maximum et cessera le jour du déménagement si ce dernier intervient avant l'expiration de ce délai.

Paris, le 21 décembre 1937.

Le Directeur Général Adjoint,

S U R L E A U.

Ref D. 214

I° Mars 1938

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

Rce | Dar A.G. 1/19/0 | Fce a

PERSONNELLE

N O T E

à M.M. les Directeurs de l'Exploitation des Régions
à M. le Secrétaire Général
et à M.M. les Chefs des Services Centraux

Un certain nombre de fonctionnaires supérieurs résidant en province et mutés d'office à Paris à l'occasion de la constitution des Services de la S.N.C.F. n'ont bénéficié que d'un très court délai pour se rendre à leur nouveau poste et n'ont pu trouver immédiatement à se loger : ils ont donc dû différer leur déménagement.

Je vous prie de noter qu'il y a lieu de rembourser aux intéressés les frais supplémentaires qu'ils ont eu à supporter de ce chef.

Ce remboursement sera accordé en principe à partir du jour du changement effectif de résidence jusqu'au 30ème jour ayant suivi la notification de ce changement.

Si toutefois le fonctionnaire n'a pas pu, à cette date, effectivement déménager, le remboursement de ses frais réels lui sera accordé jusqu'au jour de l'emménagement, mais au plus tard jusqu'au 15 Avril (date du prochain terme à Paris).

Pr Le Directeur Général,
Le Chef du Service Central du Personnel

Signé: BARTH

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU CONTRÔLE
Reçu | Dn. A.G. 1/19/0 0

NOTE

à MM. les Directeurs de l'Exploitation des Régions
à MM. les Chefs des Services Centraux
et à Monsieur le Secrétaire Général.

Un certain nombre d'agents des Régions résidant en province et mutés d'office à Paris à l'occasion de la constitution des Services de la S.N.C.F., n'ont bénéficié que d'un très court délai pour se rendre à leur nouveau poste et n'ont pu trouver immédiatement à se loger: ils ont donc dû différer leur déménagement.

Il y a lieu d'attribuer aux intéressés, pour tenir compte des frais supplémentaires qu'ils ont ainsi à supporter une indemnité dont le montant est indiqué ci-après:

Echelles	Taux appicables aux Agents mariés jusqu'à l'expiration des périodes visées ci-dessous et aux agents célibataires pendant les 15 premiers jours.	Taux applicables aux agents célibataires à partir du 16ème jour.
1 à 4	25,90	12,40
5 & 6	30,95	14,65
7 à 10	36,	16,90
11 à 14	41,05	19,15
15 à 18	46,15	21,40

L'indemnité sera, en principe, payée à partir du jour du changement effectif de résidence jusqu'au 30ème jour ayant suivi la notification de ce changement.

Elle pourra toutefois, si l'Agent n'a pas pu, à cette date, effectivement déménager, être payée jusqu'au jour de l'emménagement, mais au plus tard jusqu'au 15 Avril (date du prochain terme de Paris).

Pour le Directeur Général
le Chef du Service Central du Personnel,

Signé: BARTH.

Article 9. — Les Directions régionales utiliseront jusqu'à épuisement mais au plus tard jusqu'au 31 juillet 1938 leurs approvisionnements de cartes d'identité, permis, bons de réduction et bons de transport valables soit en régime intérieur soit en régime d'échange.

Il sera créé pour chacun de ces titres un modèle uniforme qui entrera en vigueur au fur et à mesure de la disparition des types anciens.

Ces titres de transport, de même que ceux cités aux différents articles de la présente Instruction Générale sont énumérés à la Circulaire n° 12 pour l'application de l'Instruction Générale n° 17.

Article 10. — Le Service Central du Personnel délivre les cartes de circulation attribuées au Personnel et intéressant l'ensemble des lignes de la Société Nationale (mod. 24).

Il délivre également les autorisations d'occuper les places de couchette, les places de luxe ainsi que les autorisations d'occuper les places dans les voitures de la Compagnie des Wagons-Lits (mod. 72, 73 et 74).

Il délivre enfin les facilités de circulation réglementaires du personnel des Services Centraux de la S.N.C.F.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS

63464 Soc. An. de l'Imp. MAULDE et RENOU, 144, rue de Rivoli, Paris.

SOCIÉTÉ NATIONALE *des* CHEMINS DE FER FRANÇAIS

P

INSTRUCTION GÉNÉRALE N° 17

Paris, le 14 janvier 1938.

DEL. COL.

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Rce | Dé AG 1/19/0 | Pce 0

FACILITÉS DE CIRCULATION

Article 1er — A titre provisoire, les règles à suivre pour la délivrance des facilités de circulation aux agents en activité de service, en disponibilité ou en retraite et à leurs familles, entrées en vigueur à la date du 1er janvier 1937, **demeurent sans changement,** sous réserve des dispositions suivantes :

Les agents recrutés à partir du 1er janvier 1938 bénéficieront, en régime intérieur, de leurs facilités de circulation sur l'ensemble des lignes de la Région (Est, Nord, Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest) à laquelle ils seront affectés; en régime d'échange, le nombre des voyages qu'ils pourront effectuer sur un Réseau sera fixé à six, chacune des cinq Régions de la Société Nationale comptant pour un Réseau.

Les agents recrutés avant le 1er janvier 1938, en service dans les Régions, pourront à toute époque, pour la délivrance de leurs facilités en régime d'échange, opter pour le régime visé à l'alinéa précédent; l'option, une fois faite, sera définitive.

Article 2. — Tout agent nommé à un emploi des Services Centraux de la S.N.C.F. à la résidence de service de Paris aura la faculté, même s'il appartenait antérieurement à un Organisme Commun, soit de continuer à bénéficier des facilités du régime intérieur auxquelles il pouvait prétendre sur son ancienne Région d'affectation ou d'option, soit de choisir une autre Région sur les lignes de laquelle il obtiendra ses facilités du régime intérieur; il sera, dans ce cas, soumis au régime applicable aux agents nouvellement recrutés dans cette Région.

Les agents des Services Centraux mutés dans une Région conservent leur ancien Régime de facilités de circulation ou sont soumis au régime des agents nouvellement recrutés suivant qu'il s'agit d'une mutation prononcée dans l'intérêt du service ou sur la demande de l'agent.

Tout agent d'une Région passant au service d'une autre Région par voie de mutation prononcée dans l'intérêt du service aura la faculté soit de conserver son ancien régime de facilités de circulation, soit d'opter pour le régime applicable dans sa Région d'affectation aux agents nouvellement recrutés.

Tout agent d'une Région passant sur sa demande ou par permutation au service d'une autre Région sera obligatoirement soumis au régime applicable dans sa Région d'affectation aux agents nouvellement recrutés.

Article 3 — Il est créé pour chacun des membres de la famille des agents en activité de service pourvus d'une carte d'identité figurant aux paragraphes B-I, B-II, C-III et B-III (situations acquises) du Règlement des facilités de circulation du 1er janvier 1937, un carnet de permis valable en régime intérieur. Ces carnets de permis entreront en vigueur au cours de l'année 1938.

Malgré la création de ces carnets, la Région du Nord délivrera pour le 1er janvier 1938 aux membres de la famille de son personnel figurant au § B-1 précité, des liasses de permis dans les mêmes conditions qu'en 1937.

Article 4. — Les Directions Régionales délivrent sans en référer au Service Central du Personnel les facilités de circulation et les bons de transport expressément prévus par les règlements et destinés :

1° A leurs propres agents en activité de service ainsi qu'à leurs médecins ;

2° Lorsqu'ils auront opté pour leurs réseaux respectifs en ce qui concerne le régime intérieur :

a) aux fonctionnaires en activité de service et en retraite de la Direction Générale des Chemins de Fer et des Directions de Contrôle ;

b) aux agents retraités et aux médecins honoraires de la Société;

c) aux agents des Grands Réseaux, à ceux des Organismes Communs de la Direction Générale des Chemins de Fer et des Directions de Contrôle et aux médecins honoraires des Réseaux admis à la retraite antérieurement au 1er janvier 1938.

Article 5. — Les Directions régionales délivrent sans en référer au Service Central du Personnel toutes les cartes de service à parcours régional ou à parcours limité intrarégional (mod. 28) destinées à leurs propres agents ; elles délivrent dans les mêmes conditions sur demande adressée de Direction régionale à Direction régionale les cartes de service à parcours limité destinées aux agents des Régions limitrophes.

Elles délivrent avec l'autorisation du Service Central du Personnel :

1° Les cartes de service à parcours général ou à parcours limité destinées à des fonctionnaires ou agents des Régions autres que les Régions limitrophes ;

2° Les facilités de circulation hors contingent dont l'octroi n'est pas expressément prévu par les Règlements ou par l'article 9 ci-après.

Les demandes de cartes ou de facilités ci-dessus devront, en conséquence, être soumises au Service Central du Personnel.

Les Directions Régionales transmettent également au Service Central du Personnel les demandes de facilités de circulation sur les Réseaux de Chemins de fer étrangers, les Réseaux secondaires et les Compagnies de Navigation.

Sont abrogés tous ordres de service intérieurs aux Grands Réseaux relatifs à la délivrance de facilités non explicitement prévues par les règlements.

Article 6. — Sous les réserves ci-dessus indiquées et jusqu'à nouvel ordre, les facilités de circulation et les bons de transport sont délivrés par les Directions régionales dans les mêmes conditions, par les mêmes services et avec les mêmes imprimés qu'elles l'étaient par chacun des Grands Réseaux antérieurement au 1er janvier 1938.

Article 7. — Les Directions régionales sont habilitées à autoriser sous leur responsabilité leurs agents voyageant en service :

1° à prendre place dans les autorails rapides, trains automoteurs, trains aérodynamiques, etc. (autorisations mod. 70 et 71) ;

2° à prendre place dans les trains interdits aux porteurs de permis ou de cartes, dans les trains de messageries, de marchandises, etc. (autorisations mod. 79 à 81) ;

3° à prendre place sur les machines ou dans les cabines d'autorails (autorisation mod. 75) ;

4° à circuler dans les emprises du chemin de fer, à pénétrer dans les dépôts, gares de triage et autres établissements du chemin de fer dont l'accès est interdit au public (autorisation mod. 76) ;

5° à circuler sur les lignes d'intérêt local exploitées par le Réseau régional (autorisation mod. 82) ;

6° à transporter une bicyclette dans le fourgon à bagages gratuitement et sans enregistrement (autorisation mod. 77).

Article 8. — Les Directions régionales se délivrent mutuellement, sans avoir à en référer, les permis nécessaires aux déplacements de service de leurs agents envoyés en mission sur leurs réseaux respectifs, ainsi que les facilités destinées aux catégories d'agents ou aux transports indiqués ci-après, dans la mesure où elles sont prévues par les règles interréseaux actuellement en vigueur :

— Membres de Sociétés d'agents (Sociétés mutuelles, artistiques, sportives, etc.) ;

— Familles d'agents en congé de disponibilité pour contracter un engagement dans les Chemins de Fer Coloniaux ;

— Auxiliaires admis avant le 1er janvier 1937 et familles ;

— Permis et bons de transport de mobilier pour rapatriement des agents admis à la retraite ou réformés avec pension ;

— Bons de transport du mobilier des agents mutés sur un autre Réseau ;

— Bons pour transport du corps des agents décédés en activité ou en retraite.

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Dse A.G 1/19/0 | 0

23 Avril 1938.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR
CONCERNANT LES MUTATIONS DE RÉGION A RÉGION (1).

1 - Les dispositions du présent Règlement sont applicables aux mutations individuelles qui peuvent être prononcées soit sur la demande des agents, soit pour les nécessités du service (2).

Avancement en grade:

a) mutations pour convenances personnelles.

2 - Lorsqu'un agent est muté sur sa demande, il perd, le cas échéant, le bénéfice de son inscription aux Tableaux d'aptitude de son ancienne Région mais les dernières notes de mérite et d'aptitude qu'il a obtenues sur cette Région et, s'il y a lieu, ses rangs d'inscription à une liste ou à un Tableau d'aptitude, sont communiqués à la Région à laquelle est affecté l'intéressé.

Il en est tenu compte lors des prochaines opérations de notation auxquelles il est procédé sur cette Région.

b) mutations prononcées pour les besoins du service.

3 - Les ressources des Directions Régionales doivent pouvoir leur permettre d'éviter, en règle générale, d'effectuer de telles mutations. Le cas peut se produire cependant pour des agents de grades assez élevés ou pour des spécialistes d'un certain niveau. Les règles à appliquer sont alors les suivantes :

Les agents inscrits au Tableau d'aptitude conservent le bénéfice de cette inscription : lorsque leur tour de nomination dans leur ancienne Région est arrivé, il en est donné avis à leur nouvelle Région de façon à permettre à celle-ci de prononcer la nomination des intéressés sensiblement à l'époque à laquelle elle aurait eu lieu s'ils n'avaient pas été mutés.

En ce qui concerne les agents non inscrits au Tableau d'aptitude, leurs notes sont communiquées à leur nouvelle Région de façon à ce qu'il en soit tenu compte lors des prochaines opérations de notation effectuées sur cette Région.

Si, en cours d'exercice, une Région vient à établir des Tableaux d'aptitude supplémentaires, les agents qui ont été mutés sont portés, le cas échéant, aux dits Tableaux; il en est donné avis à la nouvelle Région des intéressés, ainsi que de leur tour de nomination dans les conditions prévues au 2ème alinéa du présent article.

---

(1) Les dispositions du présent Règlement sont également applicables aux mutations d'une Région à l'un des Services Centraux de la Société Nationale et inversement.

(2) Si, pour des nécessités de bonne gestion, la Société Nationale était conduite à transférer un nombre important d'agents d'une Région sur une autre, des mesures spéciales seraient envisagées.

Visite médicale.

4 - Les agents mutés d'une Région à une autre, soit d'office, soit sur leur demande, n'ont pas à être soumis au préalable à une visite médicale.

Facilités de circulation

5 - Sous le rapport des facilités de circulation, l'agent muté sur sa demande d'une Région à une autre, doit obligatoirement accepter le régime de sa nouvelle Région. S'il est muté sans en avoir fait la demande, mais après acceptation d'une offre de sa Région ou encore s'il est muté d'office pour les besoins du service, il conserve le droit d'option entre le régime de la Région quittée et celui de la nouvelle Région.

Affiliation à la Caisse de Prévoyance des anciens Réseaux de l'Est et du P.O. - Midi

6 - Les agents des anciens Réseaux de l'Est et du P.O. - Midi qui sont affiliés à la Caisse de Prévoyance peuvent s'il le désirent conserver le bénéfice de cette affiliation s'ils sont mutés d'office; ils le perdent en cas contraire.

Cas particulier des agents de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine.

7 - La situation des agents de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine mutés dans une autre Région est réglée par cas d'espèce en tenant compte du régime particulier auquel sont soumis les intéressés.

Les règles à appliquer concernant l'allocation compensatrice sont les suivantes:

Les agents qui, ayant fait partie des cadres de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine sont mutés hors du territoire des départements recouvrés conservent, à titre personnel, le bénéfice de l'indemnité compensatrice. Cette indemnité est toutefois réduite à l'occasion de chacune des augmentations de traitement ultérieures des intéressés. La réduction est de:

- 1/3 de l'augmentation de traitement pour les agents qui ont été mutés d'office.

- 2/3 de la dite augmentation pour les agents mutés sur leur demande.

Les agents qui, en service hors des départements recouvrés, sont mutés à une résidence de l'un de ces départements bénéficient de l'indemnité compensatrice; celle-ci leur est supprimée s'ils viennent par la suite à être mutés pour une localité d'un autre département.

Les agents de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine ayant la qualité de "fonctionnaire" conservent les avantages attachés à cette qualité lorsqu'ils sont mutés à une autre Région: les dispositions spéciales les concernant sont résumées dans une note insérée dans leur dossier.

SERVICE CENTRAL
du PERSONNEL
-:-:-:-:-:-:-

MUTATION DES AGENTS DES ATELIERS DE TOURS-OUEST
aux ATELIERS DE TOURS SUD-OUEST

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
R° 46 1190 P° 0

Mesures concernant le Personnel

I° - Facilités de circulation

Les agents des Ateliers de TOURS-OUEST mutés aux Ateliers de TOURS-SUD-OUEST auront la faculté, soit de conserver leur ancien régime de facilités de circulation , soit d'opter pour le régime applicable dans la Région du SUD-OUEST aux agents nouvellement recrutés, mais en conservant, à titre personnel, leur classe.

2° - Avancement en grade

Les agents des Ateliers de TOURS-OUEST mutés aux Ateliers de TOURS SUD-OUEST et actuellement inscrits à un Tableau d'aptitude conserveront le bénéfice de cette inscription.

Autrement dit :

a) les vacances survenant parmi les gradés provenant des Ateliers de TOURS-OUEST et en service à TOURS SUD-OUEST seront comblées par la nomination d'agents de TOURS-OUEST actuellement inscrits au Tableau d'aptitude correspondant.

b) les agents de TOURS-OUEST actuellement inscrits à un Tableau d'aptitude seront consultés quant aux résidences qu'ils seraient disposés à accepter en cas d'avancement dans l'Arrondissement de SAINTES (OUEST); ils seront pressentis à leur tour en cas de vacance dans les établissements des résidences indiquées par eux.

A cet effet, la Région OUEST communiquera en temps opportun à la Région SUD-OUEST tous renseignements nécessaires.

c) Les notes des agents non inscrits aux Tableaux d'aptitude seront communiquées à la Région du SUD-OUEST de façon qu'il en soit tenu compte, lors des opérations de notation effectuées sur cette Région en vue de l'établissement des Tableaux d'aptitude de 1939.

La Région du SUD-OUEST maintiendra à ces agents des possibilités d'avancement comparables à celles qu'ils avaient auparavant.

3° - Primes de rendement

Les agents détachés ou mutés aux Ateliers de TOURS SUD-OUEST seront soumis au régime des primes de rendement actuellement en vigueur dans cet Etablissement.

Seront toutefois particulièrement examinés les cas des agents menuisiers, charrons et selliers, et des agents physiquement diminués, dans le but de maintenir leurs primes au niveau actuel.

13 Juillet 1938.

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

D. R. — S. O.
P.L. B.

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Rcs | Dr A.G. 1/19/0 | Pes 0

S. O.

Paris, le 2 septembre 1938.

Del.
Col.

NOTE RÉGIONALE

MESURES A PRENDRE EN CE QUI CONCERNE LE PERSONNEL DES LIGNES ÉCHANGÉES ENTRE LES RÉGIONS DE L'OUEST ET DU SUD-OUEST

— Avancement en grade et notation.

Les mesures suivantes seront prises afin de respecter les droits des agents qui sont actuellement inscrits sur un tableau d'aptitude.

Il sera distingué deux catégories d'emplois : ceux pour lesquels il est établi des tableaux d'aptitude par Arrondissements et ceux que peuvent postuler tous les agents de la Région qui remplissent les conditions requises.

1° — Les postes de la 1re catégorie qui deviendront vacants au cours de l'année 1938, dans les établissements d'un Arrondissement partagé entre les deux Régions, seront réservés aux agents qui étaient inscrits sur le tableau d'aptitude de cet Arrondissement avant l'échange et offerts à ces agents comme si le partage n'avait pas eu lieu.

Ce n'est qu'à défaut de candidats de l'espèce qu'un poste pourra, dans un établissement changé d'arrondissement, être offert aux agents inscrits sur le tableau d'aptitude de l'arrondissement auquel l'établissement aura été rattaché.

2° — Les postes de la 2e catégorie seront réservés aux agents qui étaient inscrits sur le tableau d'aptitude de la Région à laquelle appartenait l'établissement avant l'échange et ce n'est qu'à défaut de tels candidats qu'ils pourront être offerts aux candidats de l'autre Région.

Lors de l'établissement des tableaux d'aptitude de 1939, les agents des établissements échangés ne pourront concourir que pour les tableaux d'aptitude de leur nouvel Arrondissement ou de leur nouvelle Région.

Il sera tenu compte de leurs notes d'aptitude antérieures, de façon à leur maintenir des possibilités d'avancement comparables à celles qu'ils avaient auparavant.

Les inscriptions antérieures à l'échange continueront à donner droit aux priorités indiquées aux §§ 1° et 2° ci-dessus jusqu'à ce que tous les intéressés aient été promus.

— **Mutations.**

Les agents des lignes échangées qui demanderont à rester sur leur ancienne Région pourront recevoir en partie satisfaction dès maintenant par permutation avec les agents de l'une ou de l'autre Région qui ont demandé précédemment à être nommés sur ces lignes et qui maintiendront leur demande.

Il sera donné suite, après l'échange, aux demandes non satisfaites aussi rapidement que les nécessités du service le permettront.

Ces mutations se feront en tenant compte des besoins du service et des localités sollicitées par les agents.

Au cas où pour une même localité et un même emploi, un choix serait à faire entre plusieurs demandeurs, on établirait une liste de ceux-ci en distinguant :

1° les agents mariés ;

2° les agents veufs, divorcés, célibataires ayant des charges de famille ;

3° les autres agents.

Dans chacun des deux premiers groupes, les agents seront classés d'après une ancienneté fictive obtenue en avançant leur origine de carrière de 5 ans par personne à charge ; dans le troisième groupe, ils seront classés d'après leur origine de carrière.

Les agents dont l'ancienneté fictive ou réelle sera la plus forte seront inscrits en tête.

— **Représentation du Personnel.**

Les élections générales qui doivent avoir lieu avant la fin de l'année tiendront compte de la nouvelle répartition des lignes entre les deux Régions et des nouvelles divisions en arrondissements.

En attendant, les délégués en exercice continueront à fonctionner dans les conditions ci-après :

a) les délégués aux 2e et 3e degrés en service sur des lignes échangées resteront en fonction auprès des Chefs du Service et du Directeur de l'Exploitation de leur ancienne Région ;

b) les délégués d'Arrondissement en service sur des lignes échangées restées rattachées à leur ancien Chef d'Arrondissement, resteront normalement en fonction auprès de ce fonctionnaire ;

c) les délégués d'Arrondissement en service sur les lignes rattachées à un Arrondissement d'une autre Région, seront exceptionnellement adjoints à la délégation auprès de leur nouveau Chef d'Arrondissement et maintenus dans la délégation auprès de leur ancien Chef d'Arrondissement.

— **Délégués à la Sécurité.**

Jusqu'à ce que les élections de la délégation du Personnel aient permis de constituer la délégation à la sécurité, les délégués à la sécurité en service sur les lignes échangées resteront en fonction et interviendront en cas d'accident.

— **Primes de rendement.**

Aucune modification ne sera apportée du fait de l'opération projetée, aux régimes de primes de rendement actuellement en vigueur dans les établissements échangés.

— **Economat.**

Les agents des lignes échangées seront affiliés d'office à l'Economat de leur nouvelle Région à la date de l'échange.

— **Facilités de circulation.**

Les agents en service sur les lignes échangées auront la faculté d'opter pour leur nouvelle Région ou pour l'ancienne, conformément aux dispositions du 3e alinéa de l'article 2 de l'Instruction Générale n° 17.

Ceux d'entre eux qui opteront pour leur ancienne Région, auront leurs facilités de circulation validées sur les parcours, compris dans leur nouvelle Région, nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

Les agents en service sur des lignes autres que celles échangées, qui auraient des intérêts bien démontrés sur ces lignes et qui ne pourraient plus s'y rendre qu'avec des facilités de régime d'échange, pourront obtenir quelques facilités de circulation supplémentaires.

Les agents retraités pourront être admis à formuler une deuxième option dans les cas où ils établiront qu'il y ont intérêt du fait de l'échange des lignes, dans ce cas, ils recevront les facilités de circulation prévues par le Règlement de 1937.

Les agents retraités, quelle que soit leur Région d'origine, demeurant sur une des lignes échangées et qui n'opteront pas pour la nouvelle Région de rattachement de leur ligne, auront, comme les agents en activité, leur facilités de circulation validées sur les parcours de leur nouvelle Région nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

— **Retraites.**

Aucune question ne se pose du fait de la constitution du Service Commun des Retraites.

— **Caisse de Prévoyance.**

Les agents de la Région du Sud-Ouest passés à la Région de l'Ouest conserveront, s'ils le désirent, le bénéfice de l'affiliation à la Caisse de Prévoyance de leur ancienne Région.

Les dispositions ci-dessus seront mises en application dès le rattachement des lignes à leur nouvelle Région.

Le Directeur de l'Exploitation,

EPINAY.

Carré bulle 56 gr. — 9.200 ex. in-4° double. — Hemmerlé, Petit et Cie. 902-9-38.

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

O

ORDRE GÉNÉRAL N° 14

Paris, le 26 Septembre 1938

A.G. 1/19/0/0

Col. Del.

Nm 83

MODIFICATION DES LIMITES GÉOGRAPHIQUES DES RÉGIONS DE LA S. N. C. F.

Article 1er. — Modifications à apporter.

L'Ordre Général N° 1 du 1er janvier 1938 a fixé la consistance des cinq Directions régionales de la S.N.C.F.

En vue d'assurer une meilleure organisation des services, les modifications ci-après seront apportées à la répartition des lignes de la S.N.C.F. entre les diverses Directions régionales.

A compter du 1er octobre 1938, les lignes ci-après seront rattachées à la ***Région de l'Ouest*** (ex-lignes du Sud-Ouest) :

Tours (exclu) au Croisic.
La Baule-Escoublac à Guérande.
Châteaubriant à Nantes.
Angers à Aubigné (exclu).
La Suze à Saumur.
La Flèche à Sablé.

A la même date, les lignes ci-après seront rattachées à la ***Région du Sud-Ouest*** (ex-lignes de l'Ouest) :

Parthenay (exclu) à Poitiers.
Poitiers à Arçay.
Airvault (exclu) à Moncontour.
Tours à Thouars (exclu).
Port-Boulet (exclu) à Port-de-Piles.
Loudun à Châtellerault.
Montreuil-Bellay (exclu) à Loudun.
Ligré-Rivière à Richelieu.
Pont-de-Braye (exclu) à Blois.
Sargé-sur-Braye (exclu) à Tours.
Patay à Courtalain-St-Pellerin (exclu).
Orléans à Chartres (exclu).
Voves à Thoury.
Chartres (exclu) à Auneau.
Auneau à Gallardon (exclu).
Bordeaux-Benauge à Bordeaux-Deschamps et embranchements.

A compter du 1er janvier 1939, les lignes ci-après seront rattachées à la ***Région de l'Ouest*** (ex-lignes du Nord) :

Ligne de Darnétal (inclus) à Rouen-Martainville.
Voies des quais de Rouen-Rive droite.

A compter du 1er janvier 1939, les lignes ci-après seront rattachées à la ***Région de l'Est*** (ex-lignes du Sud-Est) :

Morvillars à Delle.
Châtillon-sur-Seine à Nuits-sous-Ravières.

Article 2. — Détermination du point kilométrique limite.

Le point kilomètrique limite sera déterminé dans chaque cas particulier par le Directeur Général sur la proposition du Directeur du Service Central du Mouvement et des Directeurs de l'Exploitation des Régions intéressées.

Article 3. — Dispositions diverses intéressant le personnel en service sur les lignes intéressées.

Les dispositions de détail à prendre en ce qui concerne le rattachement aux nouvelles Régions du personnel en service sur les lignes intéressées feront l'objet d'instructions spéciales du Directeur du Service Central du Personnel ou d'accords directs entre les deux Régions intéressées.

Il sera tenu compte des modifications apportées par le présent Ordre général pour l'établissement des facilités de circulation.

Article 4. — Dispositions relatives aux statistiques.

Les états statistiques correspondant aux lignes changées de Région seront établis par les Régions nouvelles intéressées en des tableaux distincts jusqu'à la fin de 1938. Une totalisation sera donnée pour l'ensemble de la Région nouvelle, seulement pour les totaux essentiels.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

47730. — Imp. E. Desfossés. — 7-38. — Cde 5636.

AR/TC-28.9.

Copie

30 SEPT 1938

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

Rce | Dcl 99.1/19/0 | Pce 0

Service Central du Matériel

N° 40 Tw

N O T E

pour Monsieur le Directeur Général Adjoint

Par note du 4 Août 1938, vous m'avez demandé d'examiner les deux questions suivantes dont vous a entretenu une délégation de l'Union des Syndicats de la Région de l'OUEST:

1°- Régimes des primes de rendement appliquées aux P.E. de Bordeaux par les Régions OUEST et SUD-OUEST;

2°- Réduction éventuelle du personnel du P.E. de Thouars par suite de la modification du service des trains envisagée par l'OUEST à partir du prochain service d'hiver.

En ce qui concerne la première question, les primes allouées au personnel de l'OUEST et du SUD-OUEST sont calculées de la même façon, à l'aide de la formule Rowan.

Toutefois, les sommes touchées par le personnel sont, pour les mêmes catégories, différentes sur les deux Régions, les primes les plus fortes étant réalisées par le personnel OUEST.

Ceci s'explique par le fait que les valeurs des temps alloués T sont différentes. Ces temps sont, en effet, calculés différemment dans les Régions et les différences entre ceux de l'OUEST et du SUD-OUEST sont très sensibles.

La Région OUEST étudie actuellement, en accord avec la Région SUD-OUEST, la possibilité, pour les agents OUEST qui seraient mutés au SUD-OUEST, de continuer à toucher, à activité égale, les primes auxquelles ils auraient pu prétendre s'ils étaient restés dans leur Région d'origine.

Quant au P.E. de Thouars, la modification du service des trains envisagée par l'OUEST ne porte que sur le service voyageurs. Or, l'activité de ce P.E. provient surtout de la

....

réparation et de l'entretien du matériel P.V.; la création de chantiers effectuant des révisions poussées permettrait, par ailleurs, d'absorber, le cas échéant, le personnel disponible. Il s'ensuit donc que, pour le moment, du moins, aucune réduction de personnel n'est envisagée.

LE DIRECTEUR,

Signé: J. LÈVY

m

Société Nationale
des
Chemins de fer français

10 Juin 1938

D 8340/1

Limites des Régions Ouest et Sud-Ouest

Situation actuelle -

Lorsque l'Etat a repris en 1910 l'exploitation des lignes concédées à la Compagnie de l'Ouest, il a groupé sous une même autorité son ancien Réseau des Charentes et son nouveau Réseau du Nord de la Loire, la Compagnie du P.O. conservant l'exploitation de la grande ligne de PARIS à SAINT-NAZAIRE qui coupait en deux la zone exploitée par le Réseau de l'Etat.

Cette anomalie géographique, dont l'origine remontait à la constitution du Réseau d'Etat en 1878, subsiste encore à l'heure actuelle et a comme conséquence la présence à NANTES de 2 Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et de 2 Chefs d'Arrondissement de la Voie, et, à TOURS, de 2 Chefs d'Arrondissement de la Voie, un pour chaque Réseau.

Il est désirable de donner le plus tôt possible des limites plus rationnelles aux deux Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest et il n'est pas nécessaire d'attendre pour le faire que soit achevée l'unification entreprise des règlements de circulation et des méthodes de travail pour l'ensemble de la S.N.C.F.

Solution proposée -

L'étude qui a été faite par le Service de l'Organisation Technique, en liaison avec les deux Régions et les Services Centraux intéressés, nous amène, pour l'avenir, à envisager de rattacher à la Région de l'Ouest la grande ligne de TOURS à SAINT-NAZAIRE et à la Région du Sud-Ouest toutes les lignes du triangle POITIERS-LA ROCHELLE - BORDEAUX, ainsi que les petites lignes situées à l'est de l'artère CHARTRES - SAUMUR - NIORT.

Dans la pratique, il importe de procéder en deux étapes afin de tenir compte de l'étendue considérable (superficie et longueur totale des lignes) de la Région du Sud-Ouest et

du fait que cette Région résulte déjà de la juxtaposition de deux Réseaux et de deux Règlements : celui du P.O. et du Midi. Il ne serait pas sans inconvénient, tant que le Règlement Général S. N. C. F. n'aura pas été mis en application et tant que les modifications nécessaires de signalisation et d'installations fixes n'auront pas été faites, d'imposer à la Région du Sud-Ouest l'application sur des lignes importantes d'un 3ème Règlement et d'une 3ème signalisation : ceux de l'ancien Réseau de l'Etat.

L'incorporation à la Région de l'Ouest de la ligne SAUMUR - LE CROISIC avec sa signalisation P.O. est, au contraire, d'ores et déjà acceptable.

La Région du Sud-Ouest, allégée de la majeure partie de cette grande artère, pourra absorber de son côté, sans inconvénient, les petites lignes situées à l'est de l'artère CHARTRES - SAUMUR - NIORT, la plupart en voie de coordination et sur lesquelles le trafic est des plus limité, ainsi que les installations de la Région Ouest à BORDEAUX et dans son voisinage immédiat.

En définitive, nous sommes d'avis de réaliser les modifications des limites des deux Régions en deux étapes (voir carte jointe).

<u>1ère étape (au 2 Octobre 1938)</u> -

- Rattachement à l'Ouest des lignes :

TOURS - NANTES - LE CROISIC
NANTES - CHATEAUBRIANT
ETOILE DE LA FLECHE.

- Rattachement au Sud-Ouest de toutes les petites lignes du triangle PARIS - SAUMUR - ORLEANS, des petites lignes situées à l'est de l'artère SAUMUR - NIORT, et des lignes de la banlieue de BORDEAUX.

La ligne TOURS - LE MANS resterait dans la Région du Sud-Ouest car la coupure à CHATEAU-du-LOIR aurait des inconvénients pratiques sans aucune contre-partie intéressante pour le service.

<u>2ème étape</u> (à une date qui sera fixée ultérieurement car les résultats définitifs de la coordination dans les diverses Régions pourra amener à revoir en détail les limites des Régions).

- Rattachement à la Région du Sud-Ouest du triangle

LA ROCHELLE - POITIERS - BORDEAUX.

Ces modifications de limites permettront d'améliorer la qualité du service en coordonnant mieux les efforts de notre personnel, et surtout en assurant une meilleure liaison avec notre clientèle, qu'il est peu pratique d'astreindre à entrer en relation, dans un grand centre, avec deux Régions.

La question du personnel actuellement en service sur les lignes intéressées pose au reste de nombreux problèmes d'ensemble ou individuels dont les solutions sont énumérées dans la note jointe au présent rapport (Annexe I).

Considérations diverses -

En dehors de ce problème géographique de répartition des zones d'action des Régions, des problèmes d'acheminement se posent en raison de deux faits nouveaux : l'électrification de la ligne de PARIS au MANS, terminée l'année dernière, et qui permet de relier NANTES à PARIS par une voie plus courte que celle de TOURS d'environ 30 kms, et l'électrification de la section TOURS - BORDEAUX qui sera chose faite vers la fin de 1938. L'électrification de TOURS - BORDEAUX place toute la Région LA ROCHELLE - POITIERS - BORDEAUX sous la dépendance de la grande artère électrifiée du Sud-Ouest, aussi bien pour le trafic-voyageurs que pour le trafic-marchandises, en faisant exception toutefois pour un trafic, assez important d'ailleurs, de grande vitesse, qui ne peut, pour le moment, aboutir qu'à la gare de PARIS-VAUGIRARD et qu'il sera, pour cette raison, nécessaire d'acheminer pendant quelques années tout au moins via SAUMUR.

Les deux lignes électrifiées nouvelles vont pouvoir dorénavant drainer la majeure partie de trafic à l'intérieur de l'angle aigu qu'elles forment, soulageant d'autant la ligne NIORT - SAUMUR - CHARTRES dont les caractéristiques sont peu favorables (rampes de 10 mm. - courbes de 500 mètres de rayon). Non seulement des économies de traction importantes seront réalisées sur cette ligne, mais encore il sera possible d'en fermer la nuit la section SAUMUR-CHARTRES ce qui permettra de réaliser des économies d'exploitation sur le service des gares et sur les passages à niveau.

Dans cet ordre d'idées, les points suivants sont à signaler spécialement :

a) le trafic des grandes pointes de service-voyageurs.

Avec l'organisation nouvelle, tous les voyageurs pour

les plages situées au sud de LA ROCHELLE, y compris ROYAN, partiront d'ORSAY ou d'AUSTERLITZ alors que tous les voyageurs pour les plages de la Basse-Loire, jusques et y compris LES SABLES-d'OLONNE, partiront de PARIS-MONTPARNASSE.

Cette nouvelle organisation des départs ambnera à charger légèrement la gare d'AUSTERLITZ et à soulager la gare MONTPARNASSE, ce qui est une bonne chose en soi puisque la gare MONTPARNASSE, en dépit des travaux décidés, doit rester assez à l'étroit pour son trafic de pointes vers toutes les plages de Bretagne.

Il y aura lieu de tenir compte du nouveau trafic à assurer par la gare d'AUSTERLITZ lorsque sera entreprise l'étude de la modernisation de cette gare.

b) Une étude approfondie devra être faite par le Service Central du Mouvement, en liaison avec les Régions intéressées, pour déterminer la meilleure desserte à retenir pour les trains quotidiens de NANTES et SAINT-NAZAIRE : il existe de bons arguments pour que ces trains continuent à partir d'ORSAY et d' AUSTERLITZ, soudés avec des rames pour BORDEAUX. Mais il existe, en sens inverse, des arguments pour souder, au départ de MONTPARNASSE, les rames de NANTES aux rames de RENNES. L'étude sera conduite avec le souci de permettre aux voyageurs de NANTES et de St-NAZAIRE de partir, quelles que soient l'époque de l'année ou l'heure de la journée, d'une même gare parisienne, et avec celui de maintenir les relations le long de la Vallée de la Loire, en amont et en aval de TOURS, ainsi qu'avec la Région Lyonnaise.

c) La ligne POITIERS - NIORT a été construite pour recevoir une double voie, mais, à l'heure actuelle, elle est exploitée à voie unique : cette ligne est destinée à recevoir un trafic important intéressant LA ROCHELLE - ROCHEFORT et peut-être SAINTES et ROYAN, trafic qui sera sans doute délicat, les jours de grandes pointes de service voyageurs. Il y a lieu d'envisager d'y installer la commande centralisée du trafic.

d) L'ensemble des dispositions proposées conduit, en première étape, à augmenter assez sensiblement les effectifs et le trafic de la Région de l'Ouest, au détriment de la Région du Sud-Ouest, comme le montre le tableau ci-après ; en deuxième étape, le Sud-Ouest reprendra sensiblement son trafic actuel.

	Longueur	Effectifs	Trafic (milliards d'unités de trafic)
Sud-Ouest actuel	11.784	97.800	9,7
1ère étape...	11.975	95.300	9,3
2ème étape...	12.805	101.300	9,3
Ouest actuel	9.109	89.900	7,5
1ère étape...	8.918	92.400	7,9
2ème étape...	8.090	85.100	7,5
Pour mémoire :			
Sud-Est	9.807	133.000	13,4
Est	7.349	109.300	12,9
Nord	3.830	79.900	9,5

Les économies attendues de l'ensemble des mesures envisagées seront réalisées en presque totalité dès l'année prochaine et dépasseront largement 10 Millions de francs. Il importe d'ajouter que les principales résultent du ribage du trafic vers les voies électrifiées bien plus que des modifications de limites des Régions et des remaniements d'Arrondissements : en effet, depuis la création de la S.N.C.F., les problèmes d'acheminement peuvent être facilement réglés indépendamment des limites des Régions dont l'intérêt subsiste toutefois en ce qui concerne le commandement du personnel, la commodité des liaisons, les relations avec la clientèle et les autorités administratives, locales ou régionales.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

A - Ft

Sud-Ouest

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL
DU PERSONNEL

1° DIVISION

Réf. :

Paris, le

88, rue Saint-Lazare (9e)

N O T E

pour M.M. les Directeurs de l'Exploitation
des Régions Sud-Ouest et Ouest.

Par lettre N° O - 848 du 6 Août, M. le Directeur Général vous a fait connaître les modifications que le Conseil d'Administration de la S.N.C.F., dans sa séance du 22 Juin, a apportées à la répartition des lignes entre les Régions Ouest et Sud-Ouest.

A l'avant-dernier § de cette lettre, il vous avisait queje vous transmettrais copie de la note soumise aux délibérations du Conseil.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de l'annexe à cette note concernant les mesures à prendre en ce qui concerne le personnel à l'occasion de ces échanges de lignes.

Les dispositions de cette note sont à appliquer dès le rattachement des lignes à leur nouvelle Région.

J'y ajoute la précision ci-dessous concernant le régime des facilités de circulation des agents retraités :

Les agents retraités, quelle que soit leur Région d'origine, demeurant sur une des lignes échangées et qui n'opteront pas pour la nouvelle Région de rattachement de leur ligne, auront, comme les agents en activité, leurs facilités de circulation validées sur les parcours de leur nouvelle Région nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

Ceux qui opteront pour leur nouvelle Région recevront les facilités de circulation prévues par le Règlement de 1937.

Le Directeur du Service,

Copie aux Services M, T, V et O.

68864 M. R.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL
DU PERSONNEL

1° DIVISION

Réf. : 1947 A1

N O T E

Paris, le 23 AOUT 1938
88, rue Saint-Lazare (9e)

à MM. les Directeurs des Services Centraux

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
1947 A1 | AG 1/19 | 6

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance les modifications suivantes qui seront apportées à la répartition des lignes entre les Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest à la date du 2 Octobre 1938.

1°) Lignes de la Région du Sud-Ouest passées à la Région de l'Ouest

Tours (exclu) au Croisic
La Baule-Escoublac à Guérande
Chateaubriant à Nantes
Angers à Aubigné (exclu)
La Suze à Saumur
La Flèche à Sablé

2°) Lignes de la Région Ouest passées à la Région du Sud-Ouest.

Parthenay (exclu) à Poitiers
Poitiers à Arçay
Airvault (exclu) à Moncontour
Tours à Thouars (exclu)
Port-Boulet (exclu) à Port-de-Piles
Loudun à Châtellerault
Montreuil-Bellay (exclu) à Loudun
Ligré-Rivière à Richelieu
Pont-de-Braye (exclu) à Blois
Sargé-sur-Braye (exclu) à Tours
Patay à Courtalain-St-Pellerin(exclu)
Orléans à Chartres (exclu)
Voves à Toury
Chartres (exclu) à Auneau
Auneau à Gallardon (exclu)
Bordeaux-Benauge à Bordeaux-Etat et embranchements

.....

Copie à MM. les Secrétaires Généraux des Compagnies.

63864 M.R.

Vous voudrez bien prendre les mesures nécessaires pour aviser le personnel de votre Service de ces modifications et pour tenir compte de celles-ci dans l'établissement des facilités de circulation.

Ceux de vos agents qui du fait de leur affectation dans les Services Centraux ont opté pour l'une des Régions de l'Ouest ou du Sud-Ouest pourront formuler une nouvelle demande d'option pour l'autre Région dans les cas où ils y auront intérêt -En formulant leur demande, ils devront donner toutes explications utiles -.

Le Directeur du Service,

Signé : BARTH

R

SERVICE CENTRAL
du
PERSONNEL

1° Division

S.N.C.F. | SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

N°	D°	P°
2582A/38	AG 1/19	6

8 Novembre 1938

Monsieur le Directeur Général Adjoint,

J'ai été saisi par la Région du Sud-Ouest d'un certain nombre de questions concernant les facilités de circulation accordées à l'occasion des échanges de lignes entre les Régions Ouest et Sud-Ouest.

La Région demande notamment ce qu'il faut entendre par "intérêts bien démontrés" et combien de facilités supplémentaires peuvent être attribuées aux agents sur les lignes échangées.

Sur le 1er point, la Région Sud-Ouest propose d'adopter le critérium prévu lors de la cession de la ligne Savenay à Landerneau, c'est-à-dire :

a) propriété d'une maison, louée ou non

b) visites à des parents, beaux-parents, grands-parents enfants, frères, soeurs, beaux-frères et belles-soeurs.

c) visites aux tombes des membres de la famille énumérés en b) ci-dessus, ou à celle du conjoint de l'agent.

Je ne vois pas d'inconvénients à adopter le critérium qui a été vérifié par l'expérience lors de l'échange de 1934.

Sur le 2ème point, la Région propose également d'adopter les mêmes mesures qu'en 1934, c'est-à-dire :

2 permis gratuits et 4 bons à 90 % aux agents en activité de service et à leur famille.

1 permis gratuit et 2 bons 1/4 aux agents retraités et à leur famille.

Je vous rappelle que je vous ai soumis une note tendant à la validation sur les lignes échangées des titres de régime intérieur des agents justifiant d'intérêts bien démontrés.

Si ....

Si toutefois vous estimiez préférable d'accorder un nombre déterminé de facilités, les règles proposées par la Région du Sud-Ouest me paraitraient convenables.

Bien entendu les décisions prises seraient valables pour les agents des deux régions intéressées.

Le Directeur du Service,

signé : BARTH.

- Facilités de circulation

Les Agents en service sur les lignes échangées auront la faculté, soit de conserver leur ancien régime de facilités de circulation, soit d'opter pour leur nouvelle Région d'affectation avec application du régime des Agents nouvellement recrutés.

Ceux d'entre eux qui opteront pour leur ancienne Région, auront leurs facilités de circulation validées sur les parcours compris dans leur nouvelle Région nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

Les Agents en service sur des lignes autres que celles échangées, qui auraient des intérêts bien démontrés sur ces lignes et qui ne pourraient plus s'y rendre qu'avec des facilités de régime d'échange, pourront obtenir quelques facilités de circulation supplémentaires.

Les Agents retraités pourront être admis à formuler une deuxième option dans les cas où ils établiront qu'ils y ont intérêt du fait de l'échange des lignes; ils recevront alors les facilités de circulation prévues par le Règlement de 1937.

Les Agents retraités, quelle que soit leur Région d'origine demeurant sur une des lignes échangées et qui n'opteront pas pour la nouvelle Région de rattachement de leur ligne, auront, comme les Agents en activité, leurs facilités de circulation validées sur les parcours de leur nouvelle Région nécessaires pour leur permettre d'atteindre les lignes de leur ancienne Région.

Le Directeur de l'Exploitation

LEGOUX

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région OUEST

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Reçu Ex. AG 1/19 sud-ouest

1er Septembre 1938

NOTE REGIONALE

DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL DES LIGNES ECHANGEES, LE 1er OCTOBRE, ENTRE LES REGIONS OUEST ET SUD-OUEST

- Avancement en grade des Agents inscrits à un Tableau d'Aptitude 1938

1° - TA d'Arrondissement (a) :

Les postes qui deviendront vacants dans tout établissement d'un Arrondissement partagé entre les deux Régions, seront réservés aux Agents qui étaient inscrits sur le Tableau d'Aptitude de cet Arrondissement avant l'échange et offerts à ces Agents comme si le partage n'avait pas eu lieu.

A défaut de tels candidats, ces postes seront offerts aux Agents inscrits sur le Tableau d'Aptitude de l'Arrondissement auquel l'établissement aura été rattaché.

2° - TA de Région :

Les postes relevant d'un Tableau d'Aptitude unique pour la Région seront réservés aux Agents qui étaient inscrits sur le Tableau d'Aptitude de la Région à laquelle appartenait l'établissement avant l'échange et ce n'est qu'à défaut de tels candidats qu'ils seront offerts aux candidats de l'autre Région.

- Notation et Tableaux d'Aptitude 1939

Lors de l'établissement des Tableaux d'Aptitude 1939, les Agents ne pourront concourir que pour les Tableaux d'Aptitude de leur nouvel Arrondissement ou de leur nouvelle Région.

Il sera tenu compte de leurs notes d'aptitude antérieures, de façon à leur maintenir des possibilités d'avancement comparables à celles qu'ils avaient auparavant.

...

(a) Ces dispositions sont également applicables aux établissements qui, sans changer de Région, changeront d'Arrondissement au 1er Octobre 1938.

- Mutations

Les Agents des lignes échangées qui demanderont à être maintenus à leur ancienne Région pourront recevoir en partie satisfaction, dès maintenant, par permutation avec les Agents qui ont demandé précédemment à être nommés sur ces lignes et qui maintiendront leur demande.

Il sera donné suite, ultérieurement, aux demandes non satisfaites aussi rapidement que les nécessités du service le permettront en tenant compte des besoins dans les localités sollicitées par les Agents.

Au cas où, pour une même localité et un même emploi, un choix serait à faire entre plusieurs demandeurs, la priorité s'établirait dans l'ordre suivant :

1°) Agents mariés;

2°) Veufs, divorcés, célibataires avec charges de famille;

3°) Autres Agents sans charges de famille.

Dans chaque groupe, les Agents sont classés d'après leur ancienneté, en avançant l'origine de carrière de 5 ans par personne à charge.

Ces mutations donneront droit au payement de l'indemnité simple réglementaire de déménagement.

NOTA - Les mutations pour convenances de service, nécessitées par l'amortissement des surnombres, donnent droit à l'indemnité double. Ces dispositions sont notamment applicables au personnel des Arrondissements fusionnés de Tours et Nantes.

- Représentation du Personnel

Les élections générales qui vont avoir lieu tiendront compte de la nouvelle répartition des lignes entre les deux Régions et des nouvelles divisions en Arrondissements.

Les délégués en exercice continueront à fonctionner, jusqu'à expiration de leur mandat, dans les conditions ci-après :

a) les délégués aux 2ème et 3ème degrés en service sur des lignes échangées resteront en fonction auprès des Chefs du Service et du Directeur de l'Exploitation de leur ancienne Région;

b) les délégués d'Arrondissement en service sur des lignes échangées restées rattachées à leur ancien Chef d'Arrondissement resteront normalement en fonction auprès de ce Fonctionnaire;

c) les délégués d'Arrondissement en service sur les lignes rattachées à un Arrondissement d'une autre Région, seront exceptionnellement adjoints à la délégation auprès de leur nouveau Chef d'Arrondissement et maintenus dans la délégation auprès de leur ancien Chef d'Arrondissement.

- Délégués à la Sécurité

Jusqu'à ce que les élections de la délégation du Personnel aient permis de constituer la délégation à la Sécurité, les délégués à la Sécurité en service sur les lignes échangées resteront en fonction et interviendront en cas d'accident.

- Primes de rendement

Aucune modification ne sera apportée du fait de l'opération projetée aux régimes de primes de rendement actuellement en vigueur dans les établissements échangés.

- Economat

Les agents des lignes échangées seront affiliés d'office à l'Economat de leur nouvelle Région à la date de l'échange.

...

Ch. Gd

29 NOV 1939

9

S.N.C.F.	SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL	
29 NOV. 1939		
Rce P2572/39	Der Ho.00	Fce

S.N.C.F.	SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL	
Rce P2572/39	Der AG-1/19	Fce

1

Monsieur le Chef du Service Technique

de la Direction Générale,

Vous avez bien voulu me demander mes observations sur la solution envisagée par M. DUMAS dans sa lettre du 20 Novembre 1939 au sujet du rattachement de la gare de Sète-Ville à la Région du Sud-Est.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce projet ne donne lieu à aucune objection de ma part.

Une lettre ultérieure devra préciser les modalités du transfert des agents de la Région du Sud-Ouest à la Région du Sud-Est en ce qui concerne la situation personnelle de ces agents. Il y aura lieu de prévoir en particulier que :

1° - les agents mutés de la Région du Sud-Ouest à la Région du Sud-Est pourront rester affiliés à la Caisse de Prévoyance P.O.-MIDI et pourront conserver le régime de facilités de circulation de la Région du Sud-Ouest;

2° - Ils conserveront leur inscription au tableau d'aptitude.

Le Directeur du Service Central P,

Signé : R. BARTH

9

C O P I E.

2 Octobre 1939.

D 83.429/1.

S.N.C.F. SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL
Rce Dei AG 4/19

Monsieur le Directeur de l'Exploitation
de la Région Sud-Est et Sud-Ouest.

Comme suite au projet de fusion des gares de Sète-Ville et Sète-Méditerranée, j'ai décidé de confier l'unité de direction des deux gares à la Région du Sud-Est.

J'ai également décidé le rattachement à cette même Région, de la ligne de Sète à Montbazin-Gigean (exclu).

En conséquence, vous aurez à me proposer, d'une part, des modifications d'organisation des Arrondissements d'Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments, ainsi que des zones d'action des Inspecteurs de ces divers Services et, d'autre part, les points kilométriques à adopter comme nouvelles limites territoriales de votre Région.

Ces propositions devront passer par l'intermédiaire des Services Centraux intéressés, en temps utile, pour permettre l'application de cette décision le 1er Novembre 1939.

Le Directeur Général,

signé: LE BESNERAIS.

Copie aux Services C - M - P - T - V
Service Technique de la Direction Générale.