

1939

1939

Service Central
du Mouvement

5ème Division

M N° 15,57.2

CONFERENCE
DES CHEFS DE SERVICES REGIONAUX D'EXPLOITATION

MEMENTO N° 4

Réunion du 11 Janvier 1939

I - Situation du personnel des trains dans les gares communes à deux Régions -

Le Service Central du Mouvement a été saisi de propositions tendant à ce que, dans les gares communes à deux Régions, soit mis en commun tout le personnel des trains de la résidence, qu'il soit affecté à l'accompagnement des trains réguliers ou des trains facultatifs et qu'il circule sur les lignes de l'une ou sur celles de l'autre Région : dans ces conditions, tout le personnel considéré appartiendrait à la Région gérante de la gare commune.

Les C.S.E. ne sont pas opposés à priori à cette solution. Ils demandent néanmoins que l'affaire soit étudiée, au préalable, par les Chefs de Division du Service Général.

La question devra être examinée par la Commission Consultative des Affaires Administratives au cours de sa Réunion du 25 Janvier, en vue d'un nouvel examen par les C.S.E. au cours de leur réunion du 1^{er} Février.

II - Indication des horaires des services d'autobus dans les Indicateurs Chaix et les Affiches-horaires -

M. DREYFUS signale qu'il lui paraît indispensable de donner aux Régions des indications très précises sur les dispositions à prendre en vue de l'insertion dans les pages blanches et roses des Indicateurs Chaix des différents services routiers qu'il y a lieu de faire figurer officiellement dans

l'Indicateur: les C.S.E. sont tous de cet avis. Il est signalé que la question doit également être examinée en ce qui concerne les services routiers à faire figurer sur les affiches-horaires officielles.

Il est décidé que l'affaire sera renvoyée à la Commission Consultative du Mouvement-Voyageurs qui devra, après étude s'il y a lieu avec le Service Commercial, faire toutes propositions utiles aux C.S.E.: ceux-ci désirent examiner ces propositions au cours d'une Réunion aussi prochaine que possible.

1
III - Allocations budgétaires 1939 pour le Chapitre II des dépenses du Budget de l'Exploitation -

M. GOURSAT expose que l'on peut escompter que les dépenses inscrites au Chapitre II monteront, pour l'exercice 1938, à environ 4 Milliards 595 M.
Les prévisions budgétaires 1939, présentées par les Régions en Août 1938, comportaient un total d'allocations budgétaires de 4 Milliards 442 M.

Après discussion avec les Représentants qualifiés des Services Régionaux de l'Exploitation, puis après réduction faite à la demande de M. le Directeur Général, les prévisions s'établissaient, à la veille des décrets-lois du 12 novembre 1938 à 4 Milliards 368 M.

Après examen des répercussions des décrets-lois du 12-11-1938, tant en ce qui concerne l'augmentation du nombre d'agents retraités que l'effet de la nouvelle réglementation du travail, il a été décidé par M. le Directeur Général, d'attribuer pour le Chapitre II une somme de 4 Milliards 233 M. soit environ 300 Millions de moins qu'il n'aura été dépensé en 1938.

.....

Les Directeurs Régionaux ont été invités par lettre du 27 décembre à fournir pour le 10 janvier au plus tard, leurs nouvelles prévisions de dépenses, compte tenu des modifications diverses intervenues depuis le mois d'août dernier. Toutes les réponses ne sont pas encore parvenues, mais il semble qu'on doive s'attendre à des demandes dépassant assez sensiblement la somme de 4 Milliards 293 indiquée ci-dessus.

28 H
IV - Dispositions à prendre pour réduire le plus possible les dépenses en 1939 -

(Les indications ci-après reprennent les questions 2 et 4 figurant à l'Ordre du Jour de la Réunion).

M. GOURSAT expose comment le Service Central du Mouvement avait tiré parti des renseignements donnés par les Services Régionaux de l'Exploitation pour établir ses prévisions de dépenses.

Mises à part les rubriques autres que celles concernant le personnel, les réductions de dépenses ne peuvent **provenir** que des 3 circonstances ci-après :

- a) Disparition des agents du cadre permanent, par suite de retraites, décès, démissions, etc...

Les prévisions étaient basées sur une réduction de l'effectif moyen de 1939 par rapport à l'effectif moyen de 1938 de 7270 unités avant l'application des décrets-lois, chiffre auquel l'augmentation des départs en retraite due aux décrets-lois doit ajouter un nombre de 1060.

Donc au total : 8.300 environ.

Diverses hypothèses ont été faites pour évaluer l'économie résultant d'une telle diminution des cadres, compte tenu de l'augmentation du salaire moyen (vieillissement) des agents en service, due à la suspension complète de tout embauchage.

En raison des divergences des hypothèses admises, les C.S.E. décident de charger la Commission Consultative des Affaires Administratives de leur proposer:

- soit une formule tenant compte du vieillissement pour déterminer le salaire moyen des agents en service,
- soit une formule pour chiffrer l'économie résultant d'une réduction d'effectif suivant que l'embauchage est ou n'est pas suspendu.

Les C.S.E. demandent en outre que le Service Central du Mouvement intervienne pour que les différentes statistiques fournies au sujet des effectifs partent de bases identiques, en particulier la statistique spéciale demandée par le Service Central du Mouvement et la statistique P.A.m. demandée par les Services Centraux du Personnel et de l'Organisation Technique.

- b) Disparition des auxiliaires et remplacement par des agents du cadre rendus disponibles.
- c) Détachement à d'autres Services du personnel en excédent dans les Services d'Exploitation (voir question V ci-après).

M. GOURSAT indique que les disparitions prévues en a) et b) ci-dessus ainsi que les réductions précédemment apportées aux dépenses autres que celles de personnel, permettent de réaliser, de façon à peu près certaine, 200 Millions d'économie sur les 300 Millions à faire par rapport aux dépenses de 1938.

Pour réaliser les 100 Millions d'économies supplémentaires, on ne peut que tirer parti du personnel en excédent en le détachant dans les autres Services : suivant que ces détachements seront plus ou moins importants, on réalisera tout ou partie de l'économie complémentaire de 100 Millions.

4 V - Agents en excédent à détacher des Services de l'Exploitation dans un autre Service -

M. GOURSAT signale que dans toutes les correspondances échangées entre la S.N.C.F. et le Ministère des T.P. et entre le Directeur Général et les Services Centraux, il a été fait de larges prévisions de détachement d'agents de Service à Service en vue de permettre aux Services de la Voie en particulier de réduire considérablement l'utilisation des auxiliaires pendant l'année 1939.

A titre d'indication, M. GOURSAT précise que l'on a ainsi envisagé la mise à disposition des Services de la Voie d'un excédent moyen (pendant l'année 1939 tout entière) de 11.000 agents se répartissant comme suit :

Est (ancien réseau)	1.300
Est (A.L.)	450
Nord	3.000
Ouest	2.050
Sud-Ouest	1.400
Sud-Est	2.800

Les C.S.E. font toute réserve sur la possibilité de faire absorber par les Services de la Voie des effectifs très importants; ils font remarquer, au surplus, qu'une partie importante des excédents est constituée par des agents de bureau qu'il est particulièrement difficile de détacher dans d'autres Services.

Comme il l'a indiqué plus haut, M. GOURSAT précise que la question de l'exécution correcte du budget alloué pour le Chapitre II se ramène en quelque sorte à une question de détachement des excédents. A cet effet :

a) il invite les C.S.E. à mettre en évidence, le plus rapidement possible, les excédents maxima de personnel pouvant être libérés par l'ensemble des mesures applicables, compte tenu de ce que la récupération des congés se fera vraisemblablement dans la période comprise entre le 15 mai et le 8 octobre (la fixation

de cette période de récupération sera examinée au cours de la réunion du 1^{er} février).

b) de rechercher l'effectif maximum des agents de l'Exploitation qui, du fait du métier qu'ils exerçaient avant leur entrée au Chemin de fer, paraissent pouvoir être détachés dans l'Industrie.

c) de mettre à disposition des autres Services, dans les conditions prévues à l'Instruction Générale n° 56 et le plus rapidement possible, tous les excédents qui auront pu être dégagés.

d) de son côté, il se propose d'intervenir auprès des Directeurs de Régions pour les prier de prendre l'affaire en main en vue d'obtenir des Services de la Voie un très large emploi des excédents d'Exploitation.

Etant donné certaines divergences relevées entre les prévisions du Service Central du Mouvement et les derniers renseignements reçus des Régions, tant en ce qui concerne les effectifs que les demandes d'allocations budgétaires, il est décidé que les Chefs de Division du Service Général seront consultés directement en vue de tirer au clair les divergences: les questions de budget et d'effectifs feront l'objet d'un nouvel examen au cours de la Réunion des C.S.E. du 1^{er} février prochain.

3 VI - Effectif d'auxiliaires prévu pour 1939 -

Les C.S.E. remettent les renseignements demandés par lettre 15.36.22 du 22 décembre.

On décide de charger la Commission Consultative des Affaires Administratives de proposer à la Conférence des C.S.E. une nomenclature très précise répartissant, entre les auxiliaires et les entreprises, le personnel autre que celui du cadre permanent. Il va de soi que les imputations budgétaires devront être mises en accord avec les principes suivis pour les statistiques d'effectifs.

Les principes des statistiques d'effectifs devront être calqués sur les régimes juridiques des contrats.

A priori, on devra compter parmi les auxiliaires :

les remplaçants des préposés d'arrêt,
les titulaires de forfait,
etc....

Au contraire, on ne devra pas compter :

les ouvriers d'entreprises,
les gérants des haltes et des points d'arrêt,
les représentants,
les militaires de la ligne de Chartres, etc...

VII - Utilisation des entreprises par les Services d'Exploitation -

Les C.S.E. remettent les renseignements qui leur avaient été demandés à ce sujet.

M. GOURSAT a pris note des réductions nouvelles envisagées par les Régions pour l'utilisation des entreprises. Il invite à continuer dans cette voie en vue d'utiliser une partie des excédents, tout en s'efforçant de réserver l'avenir en permettant aux entreprises importantes de conserver leurs cadres essentiels.

VIII - Marquage des instructions en vue d'en régler la diffusion parmi le personnel d'exécution -

Les C.S.E. prennent connaissance des conclusions de la Commission Consultative des Affaires Administratives (Memento n° 2 de la réunion du 19-12-1938).

Il est décidé que l'on renoncera pour le moment à tenter une unification dans cet ordre d'idées: les C.S.E. expriment le désir que, d'ici 18 mois ou deux ans, la question soit examinée de nouveau.

7 IX - Enseignement à tirer des difficultés de circulation survenues pendant la période de grand froid de la 2ème quinzaine de décembre 1938 -

Au cours de la Conférence des Directeurs du 9 janvier, M. SURLEAU a donné les directives utiles pour les études à entreprendre.

En ce qui concerne les Services d'Exploitation, il n'y a lieu que d'entreprendre la révision des consignes de neige en vigueur dans les Régions : M. GOURSAT invite chaque Chef du Service de l'Exploitation à se procurer les consignes-types des autres Régions en vue de s'inspirer des meilleures dispositions en vigueur.

8 X - Exposé sur les caractéristiques des nouvelles réglementations envisagées pour les lignes à faible trafic -

M. LEMONNIER rappelle que la Commission Consultative de Signalisation et Règlementation achève la mise au point de deux nouveaux projets d'Instruction de Sécurité concernant les lignes secondaires.

L'une de ces Instructions, relative aux lignes à voie unique à signalisation simplifiée, ne sera mise en application qu'après homologation ministérielle, c'est-à-dire dans un délai relativement éloigné.

L'autre Instruction, relative aux lignes à voie unique à trafic restreint et qui ne nécessite pas l'homologation ministérielle, pourra être mise en application très prochainement, dès qu'auront été apportées les dernières retouches des textes

qui seront décidées au cours de la réunion de la Commission Consultative du 19 janvier.

Pour les premières applications de ladite Instruction Générale une certaine prudence s'impose et il convient de commencer par des cas particulièrement simples concernant des lignes où il n'existera plus comme service régulier qu'un A.R. de train de marchandises.

Les C.S.E. voudront bien adresser, aussi rapidement que possible, à la 3ème Division du Service Central M., la liste des lignes qu'ils se proposent de comprendre dans la première étape d'application de la nouvelle Instruction Générale, en signalant les difficultés particulières pouvant se rencontrer (installations téléphoniques, par exemple).

Une deuxième étape d'application pourra être prévue dans un délai de 3 mois par exemple.

L'attention est attirée sur 2 points particuliers :

a) Exécution de transports militaires pouvant nécessiter la remise en place de personnel: au besoin, faire intervenir le Service Central du Mouvement si l'on rencontre des difficultés;

b) Gardiennage de passages à niveau: la nouvelle réglementation donne de très grandes facilités, mais il convient de ne pas tomber dans l'excès en appliquant certaines possibilités à la lettre sous la pression de certains Représentants locaux du Service de la Voie.

XI - Prochaine réunion: le mercredi 1^{er} février.

B. S.

S.N.C.F.

C.S.E. N° 5

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 5

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET : Exposé sur les principes de la modification des règles de répartition du matériel à marchandises.

M. GOURSAT fait l'historique de la question qui a été soumise aux Directeurs de l'Exploitation des Régions par note du 4 août 1938.

Les C.S.E. et, en particulier, MM. DEGARDIN et SOULARD présentent diverses observations. A la suite de cet échange de vues, M. GOURSAT décide, d'accord avec les C.S.E., de baser la répartition interrégionale sur les principes suivants :

a) La notion de "part fixe" qui répondait à des considérations d'ordre financier, n'a plus de sens dans la situation actuelle;

b) La répartition interrégionale des wagons est à faire sur la base d'une sorte de "part variable", suivant les besoins et les demandes des Régions, demandes qui seront, le cas échéant, arbitrées par le Service Central du Mouvement, compte tenu du nombre des wagons effectivement chargés par

...

y a lieu, les modifications ou compléments à apporter au mouvement du programme régulier;

e) Une deuxième étape suivra, dans laquelle la centralisation de la répartition sera plus poussée : les C.S.E. demandent que l'on mette à l'étude, dès maintenant, l'unification des termes à employer au cours de cette deuxième étape (disponibles, demandés, chargés et vides, ressources, ... etc...); ils expriment le désir que les expressions unifiées qui seront retenues soient mises en vigueur six mois au moins avant que l'on puisse entreprendre la deuxième étape d'unification. La C.C.M.M. va entreprendre l'étude ainsi demandée.

h

S.N.C.F.

C.S.E. n° 6

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°6

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET : Allocations en 1939 pour le Chapitre II des dépenses du Budget d'Exploitation.

1°) Allocations budgétaires

M. GOURSAT expose que, après examen des nouvelles demandes d'allocation fournies par les Régions vers le 10 Janvier, on a trouvé un dépassement de 60 Millions environ par rapport aux crédits alloués par M. le Directeur Général.

Le Service Central M a notifié aux Directeurs de l'Exploitation, le 31 Janvier, des allocations inférieures aux dites demandes, de manière à ne pas dépasser la somme autorisée par M. le Directeur Général. Les Régions sont invitées à réduire le plus possible leurs dépenses et en particulier à comprimer énergiquement les effectifs (ou cadres) autorisés de manière à disposer d'un excédent de personnel aussi important que possible en vue de divers détachements.

2°) Détachements du personnel en excédent

- a - Détachements dans les établissements travaillant pour la Défense Nationale.

M. le Directeur Général a adressé, en date du 31 Janvier, aux Directeurs de l'Exploitation des Régions, une Note

dont M. GOURSAT remet un exemplaire à chaque C.S.E. Cette question devra être suivie avec beaucoup de soin afin de tirer le plus grand parti possible des économies rendues possibles par les dispositions considérées.

Chaque Service régional de l'Exploitation doit désigner un Fonctionnaire chargé de suivre spécialement ces questions: ces Fonctionnaires se tiendront en liaison avec un binôme (M.M. LEFORT et BERTRAND) chargé par M. le Directeur Général de s'occuper spécialement de la question.

C'est à ce binôme que l'on devra soumettre toutes les demandes de précisions. Néanmoins, la C.C.A.A. examinera également les difficultés rencontrées et rendra compte périodiquement à la réunion des C.S.E. de l'état d'avancement de la question.

- b - Détachements dans les autres Services de la S.N.C.F.,
Service de la Voie en particulier.

M. GOURSAT insiste de nouveau vivement pour que tout le nécessaire soit fait à ce sujet. Ainsi que l'avaient demandé les C.S.E., il a saisi directement les Directeurs de l'Exploitation des Régions en les priant de régler la question entre leurs Services de l'Exploitation et de la Voie. Par ailleurs, le Service Central des Installations Fixes va réunir périodiquement les représentants des Divisions d'entretien pour obtenir l'utilisation maximum des excédents offerts par application de l'Instruction Générale n° 56.

.....

A ce sujet, on convient que lorsqu'un Service régional de l'Exploitation, celui du Sud-Ouest en particulier, sera près d'achever de passer à son Service de la Voie tous ses excédents, il devra accepter les agents des autres Régions ayant demandé à venir sur son terrain, en les détachant immédiatement au Service de la Voie.

3°) Commentaires de la nouvelle nomenclature du budget publiée par l'Instruction Générale n° 1, série Finances et Comptabilité

Prochainement va paraître une Circulaire pour l'application de cette Instruction Générale, Circulaire qui précisera les imputations à faire dans le cadre de la nouvelle nomenclature.

M. GOURSAT appelle l'attention des C.S.E. sur la nécessité de se conformer le plus rapidement possible à la nouvelle nomenclature et aux nouvelles imputations. Les C.S.E. agiront en conséquence, mais ils font remarquer combien sont regrettables de tels changements venant après ceux intervenus au début de 1938: le personnel d'exécution a beaucoup de peine à s'y retrouver; certains registres et imprimés que l'on a dû rééditer au début de 1938 ne sont plus utilisables et l'on devra consentir certaines dépenses pour la publication de nouveaux imprimés.

S.

S.N.C.F.

C.S.E. N° 7

Service Central
du Mouvement

5^e Division.

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 7

(Séance du 1^{er} Février 1939)

OBJET: Fixation de la période de récupération des congés accordés en
sus du minimum légal au personnel sédentaire.

M. GOURSAT expose que la récupération à effectuer
pour l'excédent du congé du personnel sédentaire comprend
deux parts:

1°) une part fixe représentant la différence entre
12 et 21 journées à 6h40, soit 60 heures;

2°) une part variable représentant l'excédent sur
6h40 de la durée du travail que l'agent aurait dû faire
les jours où il a été en congé: pour un agent effectuant
uniformément des journées de 8 heures de travail effectif,
cet excédent s'élève au total à 28 heures, soit plus de
3 journées.

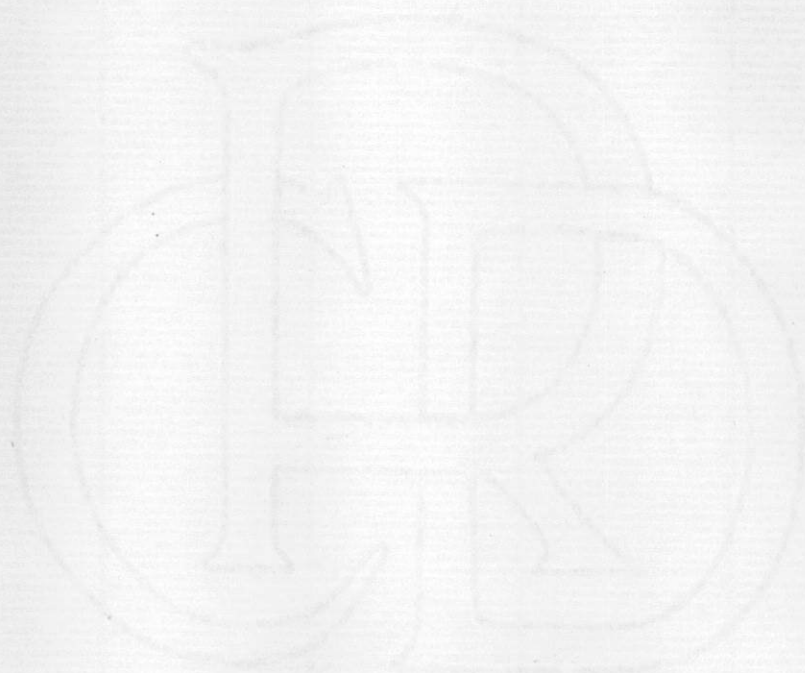
Il est tout à fait désirable que cette double récupé-
ration s'effectue automatiquement par le jeu des tableaux
de service et des roulements, afin d'éviter la très grande
complication qu'entraînerait le décompte individuel de
chacune des journées de travail de chacun des agents.

....

auprès de M. DAUVERGNE, puis de M. BERTHELOT pour leur exposer la question et leur demander accord sur la formule envisagée.

La question sera ensuite soumise à M. le Directeur Général et les instructions utiles seront envoyées par écrit aux Régions.

-:-:-:-



C.

S.N.C.F.

C.S.E. N° 8

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 8

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET : Situation du personnel des trains dans les gares communes
à deux Régions.

Les C.S.E. sont tous d'accord pour accepter
les propositions présentées par la C.C.A.A. dans le Memento
n° 7 de sa réunion du 25 Janvier 1939.

En conséquence, l'étude considérée sera
poursuivie cas par cas, par le Service Central M. avec les
Régions intéressées à chaque cas particulier.

Cv

S.N.C.F.

C.S.E. N° 9

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMEN^{no} N° 9

(Séance du 1^{er} Février 1939)

OBJET : Surveillance à exercer sur l'utilisation des billets,
contremarques, etc...

M. BOYAUX expose qu'il a recueilli divers renseignements donnant à penser qu'une fraude assez importante s'exerce au cours des voyages avec billets collectifs.

Il demande qu'à partir de Pâques 1939, une campagne vigoureuse soit entreprise à ce sujet.

a) D'une part, à l'occasion du contrôle d'entrée en gare : exiger les contremarques en même temps que le billet collectif, vérifier le bon établissement de ces divers documents, etc...

b) D'autre part, à l'occasion du contrôle en cours de route : rechercher en particulier dans le train le porteur du billet collectif et effectuer un rapprochement minutieux entre le dit billet collectif et les contremarques utilisées.

M. SOULARD signale qu'il a eu connaissance de fraudes de cette nature qui se sont produites sur la Région Ouest.

M. TUJA a recueilli, de son côté, des renseignements donnant à penser que des abus assez graves sont commis à ce

....

sujet; il a fait procéder à un examen détaillé de la question et il doit établir prochainement un rapport spécial signalant les ma^lfaçons constatées et proposant diverses solutions.

1°) M. TUJA voudra bien envoyer copie dudit rapport à chacun des C.S.E., ainsi qu'aux Services Centraux C et M.

Les suggestions de ce rapport ainsi que toutes autres qui auront pu être présentées à ce sujet, seront examinées au cours de la Réunion du 1^{er} Mars.

2°) MM. BOYAUX et GOURSAT sont d'accord avec les C.S.E. pour estimer qu'il convient de préciser la répartition des attributions concernant le contrôle de route entre les Services Centraux C, F et M.

A cet effet, une Sous-Commission composée de MM. RAME et NARPS, ainsi que d'un Représentant des Services Financiers, dont M. GOURSAT provoquera la désignation, fera, toutes propositions utiles à la Réunion des C.S.E., pour régler cette répartition des attributions et pour préciser les règles à suivre en vue d'améliorer la surveillance à exercer sur l'utilisation des billets des diverses natures.

-:-:-:-:-

C.

S.N.C.F.

C.S.E N° 10

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°10

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET : Prévention des accidents du travail pour le personnel des
Services de l'Exploitation.

M. GOURSAT expose les conditions dans lesquelles se sont tenues les 4 premières réunions mensuelles de la Commission Centrale (Mouvement) de Sécurité du Travail prévue par l'Instruction Générale n° 38 : les C.S.E. ont reçu des exemplaires des mementos de la dite Commission.

Les C.S.E. sont bien d'accord pour que la Commission Centrale (Mouvement) de Sécurité du Travail poursuive ses travaux dans le sens adopté au cours de ses premières réunions. Ils suggèrent que les représentants des 5 Régions effectuent périodiquement des tournées en commun et que par ailleurs ils rendent compte à leur Conférence mensuelle des remarques présentées par les délégués à la Sécurité.

Les C.S.E. demandent que le Service Central M envisage le prêt de Région à Région des films pouvant exister à propos de la prévention des accidents; ils désirent savoir en outre où en est la création envisagée en 1937 de nouveaux films relatifs aux accidents du travail concernant l'Exploitation.

. . .

M. GOURSAT et les C.S.E. sont d'accord pour que l'on organise dans les différentes écoles régionales des Services de l'Exploitation quelques Conférences ayant pour but de créer et conserver une mentalité spéciale concernant la sécurité du travail du personnel.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 11

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET : Mesures prévues par les Services Centraux T et V à propos de
certaines précautions destinées à réduire les dangers d'acci-
dents du travail de leur personnel.

M. GOURSAT rappelle aux C.S.E. qu'il leur a été don-
né connaissance par Note du 17 décembre 1938 (Service Central
du Mouvement, 5ème Division, n° 15,47.00) de projets du Servi-
ce Central du Matériel concernant la protection des visiteurs.
Il indique que le Service Central des Installations Fixes dé-
sire de son côté prescrire des mesures spéciales pour la pro-
tection du personnel travaillant sur les voies.

Les dispositions envisagées appellent certaines ob-
servations de la part des C.S.E., lesquels estiment au sur-
plus que les instructions à donner dans le sens prévu par les
Services Centraux T et V ne peuvent être examinées utilement
par leurs représentants à la Commission Centrale (Mouvement)
de Sécurité du Travail.

Ils chargent donc de l'étude de ces questions une
Commission Consultative occasionnelle présidée par M. NARPS
(ou M. LONG) assisté d'un représentant de la 3ème Division
du Service Central M et dans laquelle ils seront représentés
par M.M. N..., PLOUVIEZ, P..., COUV RAT-DESVERGNES, DAMBIES.

....

Cette Commission devra d'abord faire l'inventaire des instructions existant dans les diverses Régions sur les questions considérées; elle examinera ensuite les suggestions des autres Services Centraux avec le désir d'éviter les complications excessives et la directive de réserver les mesures spéciales (telles que la carte de sécurité) pour les opérations qui n'ont pas un caractère normal.

S.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5^e Division

C.S.E. N° 12

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 12

(Séance du 1er Février 1939)

OBJET: Définition de l'Auxiliaire.

Les C.S.E. sont d'accord pour adopter la définition de l'auxiliaire des Services de l'Exploitation, telle qu'elle figure au Memento n° 6 de la Réunion du 25 Janvier 1939 de la C.C.A.A. Le texte correspondant sera inséré ultérieurement dans une Instruction qui fixera les règles à suivre pour l'établissement des différentes statistiques d'effectifs.

Sans attendre la publication de cette Instruction, les C.S.E. sont tous d'accord pour donner à leurs Services les instructions utiles pour mettre en application les dites définitions à partir des statistiques qui seront fournies pour représenter la situation au 31 Janvier 1939: aucune étape ne sera faite pour l'application progressive des nouvelles définitions.

-:-:-:-

Cv

S.N.C.F.

C.S.E. N° 13

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 13

(Séance du 1^{er} Février 1939)

OBJET : Questions diverses.

1°) Prochaine Réunion des C.S.E. le mercredi 1^{er} Mars.

2°) M. DREYFUS expose que le Service de l'Exploitation de la Région du SUD-OUEST va demander incessamment aux diverses Régions une aide en matériel à voyageurs en vue d'organiser dans de meilleures conditions l'évacuation des populations espagnoles : sans doute 200 voitures seront-elles nécessaires pour se substituer au matériel affecté jusqu'ici à ce service.

Le matériel à fournir devra être de préférence des voitures avec chauffage à la vapeur et W.C. (C⁶t ou C⁸t), en excluant toutes voitures munies de l'éclairage à l'huile; il faudra prévoir un certain pourcentage de fourgons convenablement échelonnés en vue de faciliter les manoeuvres très difficiles qu'ont à faire les gares de départ. Les Régions ayant fourni le matériel devront prescrire une désinfection très soignée des voitures considérées quand elles leur seront restituées.

M. GOURSAT invite les C.S.E. à donner les instructions

....

utiles à leurs Services pour que satisfaction soit donnée aux demandes que leur adressera le Service de l'Exploitation de la Région du SUD-OUEST.

3°) M. GOURSAT et les C.S.E. sont d'accord pour mettre à l'Ordre du Jour de la Réunion du 1^{er} Mars la question de la répartition en sections des Services Régionaux de l'Exploitation. Les C.S.E. sont priés de bien vouloir adresser les propositions complémentaires qu'ils pourraient avoir à faire à ce sujet, avant le 10 Février si possible **et le 15 Février au plus tard.**

Le Service Central M transmettra au Service Commercial les propositions concernant l'organisation des Divisions Commerciales.

4°) M. TUJA demande qu'on examine la possibilité d'organiser, dans les trains qui ne comportent pas de wagons-restaurants, la distribution, par les soins du personnel d'un buffet, du petit déjeuner du matin ou même de paniers-repas chauds. La question vise particulièrement les trains Sud-Est 651 (pour le petit déjeuner) et 2702 (pour le repas du soir).

M. BOYAUX indique qu'il va faire examiner la question et qu'il renseignera tant la Région du Sud-Est que les autres Régions sur la possibilité de faire des organisations de ce genre sans que la C¹⁰ des Wagons-Lits puisse présenter des objections.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

C.S.E. N°14

5° Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°14(Séance du 1er Mars 1939)
-----OBJET : Répartition en Section des Services Régionaux de l'Exploitation

Certains C.S.E. expriment tout d'abord quelques réserves sur l'opportunité d'entreprendre l'unification envisagée. M. GOURSAT expose qu'il estime la chose d'autant plus nécessaire que M. le Directeur Général l'a chargé de déterminer l'encadrement complet aussi bien des Services Régionaux de l'Exploitation que des Arrondissements et des gares. Il ajoute que les indications de l'Ordre Général N° 16 et de la note envoyée à son sujet le 8 - 12 - 38 par M. le Directeur Général paraissent avoir été parfois interprétées de façon inexacte : ces documents ne donnent de latitude aux Régions qu'en ce qui concerne, d'une part, l'opportunité de créer une Division du Service Général - question qui ne se pose plus , toutes les Régions ayant été d'accord pour la constituer dans les Services Régionaux de l'Exploitation- d'autre part, l'utilisation des Fonctionnaires Supérieurs affectés aux diverses Divisions.

La discussion de détail commence par la partie relative à la Division Commerciale, d'après le texte préparé par le

.....

Service Commercial sous dénomination : "Nouveau Projet 28/2/39"

Au cours d'une réunion spéciale qui aura lieu le mardi 14 Mars, on achèvera l'examen du projet relatif à la Division Commerciale et de ceux concernant les autres Divisions.

cl.

S.N.C.F.

C.S.E. N°15

Service Central
du Mouvement

REUNION

5^{ème} Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 15

(Séance du 1^{er} Mars 1939)

OBJET : Fixation de la période de récupération des congés accordés en sus du minimum légal au personnel sédentaire.

Les propositions contenues dans le memento C.C.A.A. N° 15 sont adoptées.

Les C.S.E. sont d'accord pour donner à leurs Arrondissements les instructions d'application conformes à ce memento, dès qu'aura été publiée la Circulaire N° 1 pour l'application de la Note Générale "Série Personnel de l'Exploitation" N° 1 A¹. Cette Circulaire donnera des précisions sur les règles à suivre en général et ne sera pas accompagnée de note d'envoi.

Le projet de la Circulaire, -actuellement soumis au Service Central P.-, est remis aux C.S.E. qui insistent vivement pour qu'on en hâte la distribution.

Si cette circulaire est distribuée vers le 10 mars, les C.S.E. sont d'accord pour mettre la nouvelle organisation en application au 15 mai 1939. Ils se tiendront prêts à fournir, dans des conditions qui seront précisées en

....

temps utile, leurs effectifs autorisés au 1^{er} juin 1939.

Par ailleurs, on convient que le Service de l'Exploitation de la Région du Sud-Ouest acceptera immédiatement tous les Agents des autres Services Régionaux de l'Exploitation volontaires pour être affectés à la Région du Sud-Ouest. Mais ceux-ci devront être avisés au préalable qu'ils sont susceptibles d'être détachés à la Voie à leur arrivée sur le Sud-Ouest et de n'être employés dans le Service de l'Exploitation qu'à partir de 1940. Chaque C.S.E. voudra bien indiquer le 15 avril où en est la question sur son terrain.

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

LEMENTO n°16

(Séance du 1er Mars 1939)

OBJET - Surveillance à exercer sur l'utilisation des billets, contremarques, etc....

A la suite de la réunion des Chefs du Service de l'Exploitation du 1er Février 1939 (Lemento n° 9), MM. A. BERNARD, NARPS et RAMÉ, désignés respectivement par les Directeurs des Services Centraux F, M et C, se sont réunis les 11 et 22 Février.

Ils ont présenté diverses suggestions qui sont retenues par les Directeurs des Services Centraux C et M réunis avec les C.S.E., sous la forme ci-après.

La surveillance à exercer sur l'utilisation des divers titres de parcours (cartes, permis, billets, contremarques, etc....) doit être effectuée par le Contrôle de gare et surtout par le Contrôle de route : c'est, avant tout, le rôle des Services Régionaux d'Exploitation.

I - Attributions des Services Centraux -

Les Services Centraux C, F et M sont principalement intéressés à la question.

Le Service Central M est considéré comme Service directeur pour la coordination des directives à donner

aux Régions en ce qui concerne cette partie du service :
à cet effet, il peut provoquer des réunions périodiques
de représentants qualifiés des Services Centraux. Chacun
des Services Centraux conserve la gestion des questions
qui lui sont propres et tient le Service directeur au cou-
rant des études entreprises et des instructions données.

Le Service Central M (5ème Division - 1ère Section A) :

- détermine avec les Régions les effectifs du contrôle
de gare et du contrôle de route,

- fixe les principes d'utilisation du personnel (pro-
grammes de surveillance des trains à titre normal ou ex-
ceptionnel, organisation de roulements réguliers évitant
de spécialiser les agents à des trains déterminés, etc...) et réunit périodiquement en Conférence les fonctionnaires
des Régions chargés de la direction des contrôleurs de
route,

- donne les directives utiles pour l'instruction pro-
fessionnelle du personnel considéré et coopère à la ré-
daction des instructions communes destinées à ce personnel,

- prescrit, d'accord avec les Services Centraux C et
F des campagnes de surveillance sur des questions détermi-
nées,

- reçoit des Régions et communique, s'il y a lieu, aux
Services Centraux C et F les comptes-rendus de ces campa-
gnes particulières ainsi que les résultats des contrôles
généraux, effectués dans une localité ou une zone détermi-
née à l'initiative des Régions ou sur instruction du

le service des trains de voyageurs dans les périodes
chargées : elles sont examinées par ailleurs.

En ce qui concerne les fraudes, on doit surtout tenir
compte de ce qui est dit à propos de l'utilisation des
contremarques au dernier alinéa du rapport considéré : à cet
effet, les Services Financiers vont adopter un nouveau
modèle de contremarque.

Par ailleurs pour rendre le contrôle plus efficace, il
convient de simplifier la tâche des contrôleurs. Dans ce but,
les Services Financiers vont :

- simplifier la contexture et le nombre des titres de
transport,

- simplifier et unifier le sens des perforations faites
aux billets,

- poursuivre la généralisation des fonds de sûreté même
si c'est possible pour les billets A.E.G.

IV - Campagnes de surveillance à organiser dès le début de l'été 1939.

Le Service Central M (5° Division - 1ère Section A)
convoquera prochainement les représentants des Services
C et F avec les Fonctionnaires des Régions chargés de la di-
rection des contrôleurs de route pour préparer, en particu-
lier, la campagne de surveillance à exercer avec intensité
dès le début de l'été.

Service Central.

Le Service Commercial :

- établit les documents d'application des tarifs et des barèmes à l'usage spécial des contrôleurs,
- publie les instructions d'ordre commercial particulières aux Contrôleurs avec l'accord, s'il y a lieu, des Services Centraux F et M,
- coopère à l'établissement des directives relatives à l'instruction professionnelle de ces agents et à la rédaction des instructions communes qui leur sont destinées.

Les Services Financiers :

- poursuivent l'unification et la simplification des titres de parcours,
- établissent les règles comptables particulières aux contrôleurs et les conditions de surveillance de leurs comptabilités,
- coopèrent à l'établissement des directives relatives à l'instruction professionnelle des contrôleurs et à la rédaction des instructions communes qui leur sont destinées,
- assurent le contrôle de la comptabilité des agences de voyages, les Régions n'intervenant pas dans ce contrôle,
- dirigent les enquêtes relatives à tous les cas de fraude qui viennent à leur connaissance en ce qui concerne l'utilisation des titres de parcours : les Services Centraux et les Régions transmettent aux Services Financiers

toutes les informations reçues à ce sujet.

II - Points sur lesquels peuvent porter les campagnes de surveillance ou les enquêtes particulières:

- Surveillance des agences de voyages : assurée du point de vue comptable par les Services Financiers, du point de vue "agissement" par les contrôles de route des Régions.

- Surveillance des contrôleurs de route : assurée par le fonctionnaire de chaque Région chargée de la direction du contrôle de route en liaison, s'il y a lieu, avec les Services Centraux F et M.

- Examen systématique par les Services Financiers de certaines catégories de billets recueillis,

- Surveillance des principales natures de fraudes :

- voyageurs sans billet (surtout en banlieue),

- emploi frauduleux de permis, cartes d'identité, cartes de surclassement, billets dont la validité est périmée,

- réutilisation de billets,

- utilisation de faux billets, de fausses contremarques, etc....

- cas divers signalés au cours de réunions périodiques visées ci-dessus,

- voyageurs usant d'entrées ou de sorties réservées au "Service" : réaction contre certaines tolérances de cette nature.

III - Examen de certaines suggestions contenues dans le rapport

AGM 2 - Direction Régionale du Sud-Est du 16 Février 1939
498

et Questions diverses.

Ce rapport adressé au Service Commercial préconise presque exclusivement des mesures susceptibles de faciliter

R/
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N°17

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Mémento N° 17

(Séance du 1^{er} Mars 1939)

OBJET : Dispositions à prendre pour ce qui concerne l'utilisation
des billets collectifs.

La Réunion des C.E.E. examine le rapport adressé par la
Direction Régionale du Sud-Est à M. le Directeur du Service
Commercial le 16 février 1939 sous N° AGM 2/498.

1°) Obligation de déposer les demandes de billet collectif
8 jours au moins avant la date du voyage, pour les dates et sur les
relations désignées par le Chemin de Fer.

Cette mesure nécessiterait la modification du tarif des
groupes : M. BOYAUX estime que cette modification n'est pas
opportune, d'autant plus qu'elle n'intéresserait guère que la Région
du Sud-Est et, même pour celle-ci, que quelques relations au
moment des fêtes de fin d'année.

La solution à adopter sera la suivante :

La 1^{ère} Division du Service Central M. fera étudier par
la Commission Consultative du Mouvement-Voyageurs un texte à
insérer dans le Fascicule annexe N° 1 aux tableaux de la marche
des trains, texte qui indiquera que la demande d'autorisation
exigée pour l'emprunt des trains désignés au Fascicule-annexe
devra être déposée non pas 5 jours mais au moins 8 jours à
l'avance, pour ceux des trains et pour des dates spécialement

désignés, de manière à satisfaire au désir exprimé par les Services de l'Exploitation intéressés.

C'est par le même procédé que l'on pourra donner satisfaction au désir de la Région du Sud-Est tendant à faire désigner un Chef de groupe pour les voyages considérés.

2°) L'interdiction pour certaines dates et certaines relations de composer des groupes avec des voyageurs utilisant des classes de voiture différentes ne paraît pas pouvoir être acceptée : sur les objections présentées, M.TUJA renonce à cette mesure.

3°) Modification des facilités d'ordre intérieur accordées aux agences de voyages.

M.M. RAMÉ et SAUVAJOL examineront la question et feront les propositions utiles. Le Service Commercial interviendra auprès des agences de voyages, en particulier par la voie d'insertion de textes convenables dans la Revue " Voyages "

4°) Il est convenu qu'à l'avenir on ne devra tolérer la distribution de contre-marques que pour le nombre de voyageurs figurant au billet collectif sauf un . De cette manière on obligera l'un des voyageurs du groupe à être effectivement porteur du billet collectif et l'on réduira en partie les chances de fraudes.

Cv

S.N.C.F.

C.S.E. n° 18

Service Central
du Mouvement

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

5ème Division

MEMENTO N° 18

(Séance du 1^{er} Mars 1939)

OBJET : Régime à appliquer en 1939 aux trams de vacances.

A - Situation de la question -

M. BOYAUX rappelle la position prise en la matière au cours de l'année 1938, par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

Il expose ensuite que la Direction Générale lui a transmis à ce sujet un important rapport auquel il doit fournir réponse : c'est ce qui a provoqué l'envoi aux Régions de la lettre du 10 Février du Service Commercial.

Le Service Commercial établira sa réponse en tenant compte des dispositions envisagées ci-après. Il donnera copie de cette réponse au Service Central M et aux Chefs des Services Régionaux d'Exploitation.

B - Eléments de réponse à la lettre du 10 Février 1939 du Service Commercial -

On prend pour base de discussion la notice préparée à ce sujet par la 1ère Division du Service Central M.

Cette notice est acceptée avec quelques modifications de détail et figure, sous sa forme ainsi rectifiée, en annexe au présent Mémento.

....

On donne en outre les précisions suivantes :

a) Pour répondre à une demande ministérielle, le Service Commercial reverra les prix des billets des trains de vacances de manière à réaliser par paliers de 25 Km qui seront maintenus une réduction uniforme de 40 % (en arrondissant aux 5 frs);

b) pour obtenir un régime analogue à celui des billets populaires :

1°- il ne sera pas, en principe, mis en marche de trains de vacances aux dates interdites pour la mise en marche de trains spéciaux. Cette interdiction est absolue pour les jours où les trains rapides et express sont interdits aux billets populaires de congé annuel (13 - 29 - 31 Juillet, 11 - 12 - 15 Août);

2°- les retours individuels ne pourront s'effectuer aux dates et dans les trains rapides et express interdits aux porteurs de billets populaires (interdictions permanentes et temporaires).

c) Il n'y a pas lieu de prévoir une extension du régime des trains de vacances aux Régions qui n'ont pas mis en marche en 1938.

Par suite, il n'y aura pas de trains de vacances sur les Régions du Nord et de l'Est (y compris ex-A.L. où les trains ont une utilisation décroissante et généralement insuffisante).

C - Nombre de trains de vacances à prévoir pour 1939 -

Il est rappelé qu'en 1938, on a effectué :

207 trains d'Agences pour 176 primitivement prévus,

49 trains S.N.C.F. pour 30 prévus.

Avant de reprendre tout ou partie des trains à notre compte, il faut avoir la certitude que les gares sont ou seront outillées pour assurer le service de la vente des billets et de la location dans des conditions acceptables.

Le dosage des trains à reprendre au compte S.N.C.F. doit donc se faire suivant les possibilités de chaque Région étant entendu que c'est surtout en avant et en arrière-saison que cette reprise paraît possible.

C'est donc une formule mixte (trains S.N.C.F. et trains concédés à des Organismes) qui est indiquée, étant bien entendu qu'un train d'une date déterminée doit être entièrement S.N.C.F. ou entièrement concédé. Il ne peut en effet être question de partager un train donné (ce qui existait autrefois sur certaines Régions et a été modifié sur intervention de l'Administration Supérieure).

Pour respecter les directives données, on ne fera pas en 1939 plus de trains de vacances qu'en 1938 et il ne paraît pas désirable d'envisager une réduction sensible du nombre de ces trains en raison, d'une part de l'intérêt qu'ils offrent pour la bonne exécution du service, d'autre part des modifications de régime, indiquées au § B (a et b) dont il y a lieu de suivre les répercussions exactes en 1939, qui constituera, à ce point de vue, une année d'essai.

La 1ère Division du Service Central M réunira très prochainement les représentants des Régions intéressées pour établir le programme des trains de vacances qui sera transmis au Service Commercial.

On limitera à 175 le nombre prévu pour les trains de vacances d'Agences et à 30 le nombre de trains de vacances S.N.C.F.

On comprendra naturellement, dans la Région du SUD-OUEST, les trains de vacances pour La Rochelle et Royan qui étaient faits précédemment par la Région de l'OUEST. Le train "Nivernais-Bourbonnais" de la Région du SUD-EST sera supprimé en raison de sa faible fréquentation.

Au cours de l'exécution du programme, les dédoublements inévitables en pratique seront surtout réservés aux trains de vacances S.N.C.F. plutôt qu'aux trains d'Agences, de manière à tendre à la réduction de la proportion des trains d'Agences par rapport aux trains S.N.C.F.

billets de congé populaires ou d'autres tarifs, et constitue ainsi le véritable moyen efficace de réduire le nombre de trains.

L'expérience de 1939 montrera dans quelle proportion la diminution consécutive de la clientèle pourra permettre une compression du programme de l'année suivante.

5°- Quel mode d'exploitation faut-il retenir pour ces trains ? Convient-il de maintenir l'exclusivité accordée jusqu'ici par certaines Régions à des organismes spécialisés (Bonnot - Quantin-Cocula) ?

Convient-il au contraire d'étudier une formule d'exploitation mixte, à la fois par la S.N.C.F. et par ces Organismes ?

La question de la reprise par la S.N.C.F. de certains trains concédés à des Organismes spécialisés est dominée par la question de l'organisation de la vente des billets et de la location.

En période chargée, où les recettes, les bureaux de renseignements et de location, les équipes de contrôleurs, bien que renforcés, ont déjà peine à faire face au trafic local qui leur incombe, l'exécution des opérations en question par des Organismes spécialisés soulage les gares de Paris et permet d'éviter des dépenses de personnel supplémentaire.

Ces Organismes agissent en fait comme des vendeurs auxiliaires de billets et donnent à cet égard les avantages que comporte l'utilisation d'un personnel auxiliaire limité aux périodes chargées.

nombre de ces trains sur certaines destinations (Bretagne, Côte d'Azur) où l'absence de ces trains aurait seulement pour effet de rejeter les voyageurs sur nos trains ordinaires. Pour certaines relations en effet, les trains de vacances ne sont pas utilisés pratiquement par la clientèle à laquelle ce genre de trains est destiné. Pas d'avis de faire de tels trains sur le Nord et l'Est.

4°- Quels avantages convient-il d'attacher aux billets de trains de vacances ?

A priori, les conditions suivantes pourraient être envisagées :

- une réduction inférieure ou égale à 40 %, les prix étant calculés par paliers de 25 Kms et arrondis aux 5^{FR}.

Validité : 90 jours.

- à l'aller, pas de trains de vacances les jours d'interdiction des trains rapides et express aux porteurs de billets populaires de congé annuel;

- au retour, mêmes interdictions que pour les porteurs de billets populaires de congé annuel.

Pas d'objections. Il convient d'observer que dans la pratique, les taux fixés en 1938 dépassent généralement 40 %. L'application en 1939 de prix ne dépassant pas 40 % de réduction, paraît devoir entraîner comme conséquence le report d'un certain nombre de voyageurs des trains spéciaux sur les

Cv

S.N.C.F.

ANNEXE au MEMENTO C.S.E. n° 18

Service Central
du Mouvement

17/2/39

1ère Division

11.532.25/3

Notice préparée par le Service Central M
comme suite à la lettre du Service Commercial
relative aux trains de vacances (N° 529-63 T
du 10-2-39).

1°- Convient-il de maintenir les trains de vacances ?

L'organisation de trains de vacances à prix réduits a eu pour but à l'origine de permettre à la population laborieuse de l'agglomération parisienne, originaire le plus souvent de la province, de retourner chaque année dans sa région natale à l'occasion des vacances. On s'explique ainsi que, dès le début, leur organisation ait été prise en mains par des Associations ou journaux groupant les originaires de certaines Provinces (L' Auvergnat de Paris, le Savoyard de Paris, etc...) et s'adressant à une clientèle régionale particulière.

La création de ces trains répondait donc à un besoin bien déterminé mais, depuis la mise en application du tarif spécial des billets populaires de congé annuel, on peut se demander si les facilités nouvelles données par ce tarif ne font pas, dans une certaine mesure, double emploi avec celles offertes par les trains de vacances.

Cependant, il convient d'observer :

a) que les trains de vacances ont gardé leur clientèle particulière; malgré le relèvement de tarif survenu en 1938, le nombre de voyageurs est sensiblement constant;

b) qu'une partie importante de la population intéressée ne remplit pas les conditions exigées pour avoir le carnet de congé payé;

c) que les trains spéciaux à prix réduits placés judicieusement avant et après les dates de grande affluence permettent d'émousser les pointes; ils permettent de plus de "diriger" le trafic (horaires favorables pour le service, compositions bien utilisées);

d) qu'enfin, les avantages offerts, notamment pour la validité, ne sont pas les mêmes dans les deux cas : validité de 90 jours pour les trains de vacances (avantageuse pour la famille qui reste en province), de 30 jours pour les congés payés.

Dans ces conditions, nous croyons que les trains de vacances, qui sont utilisés parfois depuis longtemps par une nombreuse clientèle stabilisée, répondent encore à un besoin et qu'il convient de les maintenir, sous les réserves indiquées aux § suivants en ce qui concerne leur nombre et leur organisation proprement dite.

2°- Si la formule des trains de vacances est maintenue, convient-il de prévoir la mise en marche de ces trains uniquement dans les périodes qui précèdent ou qui suivent immédiatement les jours de fêtes, ou bien au contraire pendant toute la saison d'été ?

Les trains de vacances ne doivent pas être mis en marche aux jours de forte affluence, mais placés soit avant, soit après ces journées, de manière à atténuer la pointe.

Mais il ne paraît pas possible, étant donné le volume à peu près constant de leur clientèle d'une année à l'autre, de ne les maintenir qu'aux abords des périodes de pointe. Ces trains peuvent continuer à faire l'objet d'un programme échelonné sur la saison d'été.

Toutefois, il convient de limiter au strict minimum le nombre de dédoublements autorisés, notamment pour les trains placés à des dates favorables.

3°- Doit-on limiter les destinations de ces trains aux Régions desservies en 1938 ou doit-on, en outre, comme certains le prétendent, s'efforcer de créer de tels trains dans d'autres directions, en particulier sur les Régions du Nord et de l'Est ?

Il convient de limiter ces destinations aux Régions desservies en 1938, voire même de supprimer certaines des directions desservies (Nivernais par exemple) lorsqu'il est constaté, d'année en année, une baisse sensible et constante de la fréquentation des trains de vacances.

Peut-être même pourrait-on tenter une diminution du

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement-----
5^e Division

REUNION

C.S.E. N° 19

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°19(Séance du 1^{er} Mars 1939)-----
OBJET : Principes du classement des gares.

Les dispositions proposées par le mémorandum C.C.A.A. n° 14 sont adoptées: il est entendu que le barème définitif qui sera établi en Juin sera examiné en réunion des C.S.E.

On convient que le principe de l'échelonnement progressif des nombres de gares par classe ne sera pas, dans l'établissement du barème définitif, appliqué de façon rigide pour les 3 catégories de gares principales.

Pour ce qui est des modalités des déclassements et à la demande de M. DEGARDIN, on décide que la moyenne de 1 sur 3 ne devra pas être obligatoirement réalisée en une seule année (1939) mais seulement dans un groupe de 3 années (1939-1940-1941): l'ensemble pouvant si c'est nécessaire s'étendre sur plus de 3 années. De plus, on ne devra pas à cet effet provoquer des mutations latérales sauf si les intéressés en ont fait la demande.

En ce qui concerne les surclassements, on devra ne

les prononcer qu'au moment de les réaliser et se ménager toujours une certaine latitude d'application (en jouant au maximum sur l'échelle n-1).

M.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5^e Division

C.S.E. N° 20

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L ' EXPLOITATION

MEMENTO N° 20

(Séance du 1er Mars 1939)

OBJET : Indication des horaires des services d'autobus dans les
Indicateurs Chaix et les Affiches-Horaires

On examine le projet préparé par la Commission Consul-
tative du Mouvement-Voyageurs et présenté par la 1^{ère} Divi-
sion du Service Central M. sous N° 11.113.1/1.

Ces propositions sont acceptées dans leur ensemble avec
quelques modifications de détail dont la 1^{ère} Division du
Service Central M. tiendra compte pour la mise au point du
document et de son annexe. En particulier M. BOYAUX renonce
aux quelques objections qui avaient été présentées par le
Service Commercial.

Le Service Central M. convoquera dès que possible les
Représentants qualifiés des Régions en vue d'étudier avec
eux les dispositions de détail à prendre pour les pages roses
des Indicateurs Chaix. La transformation correspondante se
fera pour le service du 8 Octobre sans lier la question à
celle des modifications des pages blanches envisagées pour
une date antérieure ou postérieure à la précédente.

.....

A ce sujet M. GOURSAT insiste auprès des Chefs du Service de l'Exploitation des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest pour qu'à l'occasion de la modification apportée le 8 Octobre dans les horaires d'autobus du Chaix on réalise en même temps la création des affiches-horaires autobus sur ces Régions, même si à cette date on ne peut procéder encore à la création des affiches-horaires trains.

---:---:---:---:---:---

H.

S.N.C.F.
Service Central
du Mouvement
5e Division

C.S.E. N° 21

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 21

(Séance du 1er Mars 1939)

OBJET : Renseignements sur l'accompagnement des trains.

A l'aide de la documentation fournie par les Régions, on a établi le tableau reproduit au verso.

Un tableau analogue sera établi avec les renseignements qui doivent être donnés à propos de la situation au 1er mars.

Les Régions rechercheront les causes des divergences qui apparaissent au premier examen de ce tableau. La question sera examinée par la Sous-Commission qui, sous la présidence de M. LONG, a été chargée par les C.S.E. de suivre les questions relatives à l'utilisation des agents de train.

SITUATION AU 1er JANVIER 1939

des trains réguliers à traction vapeur accompagnés par des
Agents du Service de l'Exploitation

Catégories de trains	E S T		N O R D		O U E S T		SUD-OUEST		SUD-EST		TOTAL	
	Nombre de trains	%	Nombre de trains	%	Nombre de trains	%	Nombre de trains	%	Nombre de trains	%	Nombre de trains	%
TL à 1 agent	1231	38,7	759	23,7	540	27,2	316	21,6	753	26,9	3599	30,1
Non TL à 1 agent	881	27,7	763	29,9	232	11,7	14	1	193	7	2083	17,4
A 2 agents	780	24,5	943	36,9	849	42,8	690	47,2	949	33,9	4211	35,1
A plus de 2 Agents	291	9,1	90	3,5	362	18,3	441	30,2	901	32,2	2085	17,4
Total	3183	100	2555	100	1983	100	1461	100	2796	100	11978	100

H.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5e Division

C.S.E. N° 22

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 22

(Séance du 1er Mars 1939)

OBJET : Questions diverses

1°) - Prochaines réunions des C.S.E.

- Mardi 14 Mars à 15 heures: pour achever l'examen du projet d'organisation des Sections des Services Régionaux de l'Exploitation.

- Mercredi 29 Mars à 9 heures: en remplacement de la réunion qui devait se tenir normalement au début d'Avril.

2°) - Réunion chez M. SURLEAU le Mercredi 8 Mars (l'heure sera précisée ultérieurement).

M. le Directeur Général Adjoint réunit les 15 Chefs de Services Régionaux pour les entretenir des enseignements à tirer de la période des froids de Décembre 1938.

En ce qui concerne l'Exploitation, on parlera surtout de la mise au point des "consignes de neige": personnel de renfort à prévoir, relations essentielles à maintenir dans les grandes gares, matériel pour faciliter

.....

le dégel des attelages, répétition en fin Novembre de chaque année, etc....

3°) - Les C.S.E. ont examiné, au triage de Bordeaux-St-Jean, les appareils d'enrayage Farenc.

Le Service Central M (5ème Division) :

- détermine avec les Régions les effectifs des services de Surveillance Générale;
- fixe les principes d'utilisation et d'instruction professionnelle du personnel considéré;
- unifie les procédés de surveillance des courants de sous-tractions totales ou partielles de marchandises: la Région de l'Ouest sera chargée de concentrer et interpréter la documentation nécessaire;
- réunit périodiquement en Conférence des représentants des Services Centraux C, F et M (2ème Division) avec les Fonctionnaires des Régions chargés de la direction des services de Surveillance Générale.

A. S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

---:---

MEMENTO n° 23

(Séance du 31 Mars 1939)

OBJET - Attributions des Services Centraux en ce qui concerne les services de Surveillance Générale.

Au cours d'une réunion qu'il a présidée le 1er Mars 1939, M. le Directeur Général Adjoint a pris certaines décisions en ce qui concerne la surveillance contre les vols de marchandises.

A la suite de cette réunion, des représentants des Services Centraux C (MM. PEAUDECERF et TEYROL), F (M. Armand BERNARD) et M (MM. NARPS et LONG) se sont réunis les 13 et 21 Mars pour procéder à un échange de vues portant sur la répression des fraudes et la surveillance des vols en ce qui concerne les marchandises. Leurs propositions ci-après sont acceptées par les Directeurs des Services Centraux C, F et M et les C.S.E.

La surveillance à exercer est, avant tout, du ressort des Services Régionaux de l'Exploitation :

- Division du Mouvement et Division Commerciale en ce qui concerne la répression des fraudes,

- Division du Service Général à laquelle est uniformément rattaché le service de Surveillance Générale chargé principalement de la répression des vols.

Attributions des Services Centraux -

Les Services Centraux C, F et M sont principalement intéressés à ces questions. Sont considérés comme Services directeurs pour la coordination des directives à donner :

- le Service Central C (3ème Division) pour la répression des contraventions d'ordre tarifaire, les fausses déclarations de poids et de nature de marchandises, le règlement des litiges et réclamations;
- le Service Central M (5ème Division) pour la répression des vols de marchandises.

Le Service Commercial

- donne aux Régions les directives utiles pour suivre les fraudes sur le poids et la nature des marchandises et pour provoquer à ce sujet des campagnes de surveillance;
- unifie les règles relatives aux primes de pesage, aux rectifications de taxes à la suite des vérifications de pesage, à la perception des pénalités pour fausses déclarations, etc...; en surveille l'application;
- gère, dans les Chapitres II des budgets régionaux de dépenses, les articles relatifs aux pertes, retards et avaries;
- s'attache à faire fournir au Service Central M (5ème Division) les renseignements et statistiques utiles sur les pertes de colis, afin de lui permettre d'y remédier.

Les Services Financiers :

- sans être chargés de s'occuper systématiquement de la répression des fraudes ou des vols, confient à leurs Inspecteurs mobiles des études spéciales pour déceler les procédés des fraudeurs et établir une doctrine de lutte;
- chargent, d'accord avec les Services Centraux C et M, leurs Inspecteurs d'effectuer certains contrôles sur les procédés employés et les résultats obtenus par les services régionaux de Surveillance Générale;
- font part aux Services Centraux C et M, chargés d'intervenir auprès des Régions, de leurs constatations et de leurs suggestions.

Le Service Central M (2ème Division) :

- surveille, d'accord avec le Service Central C, la question du pesage des marchandises en wagons complets ou en détail et des bagages: au départ, en cours de route, à l'arrivée;
- établit les directives pour les programmes d'amélioration des conditions de pesage et de commande de bascules à wagons et à colis;
- fixe les règles de tarage des wagons et des brouettes à bagages;
- détermine les dispositions d'acheminement destinées à sauvegarder spécialement la sécurité des transports de certaines natures de marchandises.

A.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 24

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 24

(Séance du 31 Mars 1939)

OBJET : Contexture des Instructions.

- 1°) On a relevé, parmi les instructions publiées récemment par les Régions et leurs Services de l'Exploitation, d'assez nombreuses dérogations à l'Ordre Général 3 et à sa Circulaire d'application n° 2: l'attention des C.S.E. est particulièrement attirée sur l'importance de cette question.
- 2°) Il est rappelé que l'article 25 de l'Ordre Général 3 prescrit que dans chaque Service Régional un Fonctionnaire spécialement désigné est responsable de l'exécution dudit Ordre Général. Les C.S.E. conviennent que le Service Central M (5ème Division) convoquera les intéressées pour procéder en cas de besoin à certains échanges de vues sur la question: le Secrétariat Administratif est d'accord pour cette procédure.

Les C.S.E. désignent à cet effet M.M. DESBATS, DUMAS, CONSTANTIN, GIRAUD, GOUTTEBROZE.

....

3°) Il est signalé que le Service Central M ne reçoit pas, de certaines Régions, le moindre exemplaire de la plupart des instructions publiées par elles, malgré les indications données à ce sujet.

A.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 25

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 25

(Séance du 31 Mars 1939)

OBJET : Organisation des Postes d'Informations, Postes de Commandement, Permanences, etc...

De nouvelles instructions relatives à la transmission des avis d'accidents, d'incidents et d'évènements notables, ont été préparées par une Commission Consultative spéciale : elles précisent en particulier le rôle des Gares Centralisatrices et des Postes Régionaux d'Informations.

M. le Directeur Général a approuvé ces documents qui sont à l'impression et seront distribués avant le 10 avril.

Par ailleurs, vers la même date, sera mise en distribution une Note Générale "Service Spécial" qui expose le rôle imparté, en cas d'exécution de transports stratégiques, aux Postes Régionaux d'Informations, PC, Permanences, etc....

L'attention est attirée sur la nécessité de fixer, dans un très bref délai, les détails d'application de ces instructions et de régler ces organisations en tenant compte de leur double rôle du Service commercial et du Service spécial. Sur demande de la Direction du Contrôle de l'Exploitation technique, c'est à la date du lundi 24 avril à midi que sera mis en

....

vigueur le nouveau mode de transmission par le Poste Central d'Informations des avis d'accidents et d'incidents: il est donc indispensable que les Postes Régionaux d'Informations fonctionnent avant cette date.

Pour hâter la mise au point de ces questions, une Commission spéciale va être constituée et tiendra sa première réunion vendredi 7 avril à 14 heures 30.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

C.S.E. N° 26

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Mémento N° 26

(Séance du 31 mars 1939)

OBJET : Epreuves à subir pour les divers concours et
examens.

Les Directeurs des Services Centraux C et M, réunis avec les C.S.E., examinent le projet proposé par la Commission des Chefs de Division du Service Général, projet qui figure en annexe au Mémento C.C.A.A. N° 20.

1^{re}) Quelques modifications de détail sont apportées à ce projet, lequel sera transmis très prochainement par le Service Central M au Service Central P, en vue de sa mise en application sitôt que les tableaux des filières auront été définitivement approuvés.

2^{re}) En ce qui concerne les indications d'ordre général données dans le Mémento C.C.A.A. N° 20 lui-même, la Réunion des C.S.E. estime nécessaire d'y apporter certaines modifications et certains compléments : elle charge la C.C.A.A. de reprendre l'examen de la question et de lui faire à ce sujet toutes propositions utiles.

...

Les points sur lesquels devront porter en particulier ces propositions sont les suivants :

a) prévoir que l'Inspecteur de Circonscription du Mouvement pourra donner délégation à un Fonctionnaire d'un grade supérieur ou égal à ceux de Contrôleur de l'Exploitation, Sous-Chef de gare Principal ou Chef de gare de 3ème classe, pour procéder aux interrogations portant sur les questions de sécurité, en vue :

- d'une part, des "Autorisations" pour permettre à certains agents de remplir certaines fonctions à préciser,

- d'autre part, des vérifications d'aptitude dans tous les cas pouvant se présenter;

b) préciser également les conditions de délivrance d'une "Autorisation" pour le personnel des trains;

c) d'une manière plus générale, établir un tableau donnant pour chaque emploi la liste des fonctions pour lesquelles une "Autorisation" peut être accordée et le grade du Fonctionnaire chargé de l'interrogation correspondante : par exemple, on peut envisager pour un Homme d'équipe des "Autorisations" pour Garde-signaux, Aiguilleur, Facteur Mixte, Brigadier de manoeuvres, Conducteur, etc.....

d) dans la notice accompagnant les tableaux des concours et examens, les C.S.E. ont fait disparaître de la page 4 la liste des agents candidats à un emploi de sécurité devant être interrogés individuellement, tous les deux ans au

A.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

à retourner à G4-3
pour
DOSSIER DE GÉRANCE

Projet du 31 Mars 1939

APPLICATION DE LA CONVENTION COLLECTIVE
en ce qui concerne les concours et les examens

Propositions du Service Central M

au Service Central P

après examen par les Chefs du Service de l'Exploitation

p1
[Signature]
14-4-39

A.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

M N° 15,53.51/2

à retourner à G4-3
pour
DOSSIER DE GÉRANCE

Projet du 31 Mars 1939

CONCOURS ET EXAMENS

I - Epreuves à subir pour les divers Concours et Examens

A/ Concours

a) Les tableaux des filières prévoient 2 concours :

- 1°) pour le grade de Contrôleur de l'Exploitation,
- 2°) pour le grade de Contrôleur Technique (Inspection).

Les épreuves de ces concours font l'objet de l'Annexe 1. Elles portent à la fois sur l'instruction générale et les connaissances professionnelles.

b) Il y a lieu également de prévoir un concours pour le recrutement des Elèves-bureau.

L'Annexe 2 indique la consistance de ce concours.

B/ Examens

Les examens sont justifiés par la nécessité de s'assurer que les agents possèdent bien l'instruction générale et les connaissances professionnelles, nécessitées pour occuper l'emploi qu'ils postulent.

a) Examens d'instruction générale -

Il y a donc lieu de prévoir tout d'abord des examens d'instruction générale correspondant notamment aux

grades d'Homme d'équipe (Examen N° 1), de Facteur (Examen N° 2), d'Expéditionnaire (Examen N° 3).

b) Examens professionnels -

D'autre part, dans les filières de l'intérim ou de la surveillance et direction des gares, on trouve 3 examens professionnels au niveau notamment :

- 1°) de Facteur-Mixte (Examen N° 4),
- 2°) de Facteur-Mixte-Intérimaire ou de Facteur-Enregistreur ou de Chef de station (Examen N° 5),
- 3°) d'Intérimaire de 2^e classe ou de Chef de gare de 5^e classe ou de Facteur-Chef ou de S/Chef de gare (Examen N° 6).

L'Annexe 4 indique la consistance de ces examens.

La Filière "Bureaux des gares" comporte notamment un examen au niveau de Commis de 2^e classe (Examen N° 7).

L'Annexe 5 indique la consistance de cet examen suivant les diverses spécialités prévues.

L'Annexe 6 indique en quoi consistent les examens professionnels :

- N° 8 pour le grade de Conducteur
 - N° 9 pour le grade de Chef de train
 - N° 10 pour le grade de Contrôleur-Adjoint des trains
- qui sont prévus dans la filière des Agents des trains.

L'Annexe 7 indique en quoi consistent les examens professionnels :

- N° 11 pour Surveillant notamment
- N° 12 pour Contrôleur de gare (ou Receveur de 2^e classe aux billets).

Projet du 31 Mars 1939

ANNEXE 1

CONCOURS DE LA FILIERE "CONTROLE DU MOUVEMENT ET
INSPECTION"

I - Concours pour le grade de Contrôleur de l'Exploitation
(Concours N° 1) -

Il y a lieu de prévoir 3 spécialités: Mouvement, Trafic,
Comptabilité.

1°) Mouvement

A/ Ecrit : 6 épreuves

	<u>Coefficients</u>
1) Rédaction, limitée à 2 pages (Il sera tenu compte de l'orthographe)	2
2) Géographie (Notions sommaires de la géographie économique de la France et de l'Empire Français. Notions plus approfondies de la géographie des Chemins de fer Français et plus particulièrement de la Région).	1
3) Rapport écrit sur un incident de mouvement	2
4) Questions sur la réglementation de sécurité	2
5) Questions sur les signaux, Enclenchements, Consignes de postes	2
6) Questions sommaires sur :	
a) Tarification	
b) Comptabilité	1
Total	<u>10</u>

B/ Oral : 4 épreuves

Coefficients

1) Règlements de sécurité, Signaux, Enclenchements	3
2) Instructions de mouvement autres que les règlements de sécurité	3
3) Administration du personnel (Convention Collective, Réglementation du travail) et prévention des accidents	3
4) Questions Commerciales, Tarifs, Réclamations, Litiges, Comptabilité, Coordination	1
Total	10

2°) Trafic

A/ Ecrit : 6 épreuves

1) Rédaction	} comme pour la spécialité Mouvement	2
2) Géographie		1
3) Questions faciles de mouvement intéressant notamment les règlements de sécurité		1
4) Questions Commerciales, Tarification, Etablissement des taxes		3
5) Questions sur les réclamations et les litiges :		
a) responsabilité du Chemin de fer		
b) litige à régler		2
6) Questions de comptabilité		1
Total		10

B/ Oral : 6 épreuves

1) Mouvement y compris les règlements de sécurité	1
2) Questions Commerciales, Tarification	4
3) Réclamations, Litiges	2
4) Administration du personnel	1
5) Régime et organisation du Chemin de fer, Coordination	1
6) Géographie économique	1
Total	10

....

3°) Comptabilité

A/ Ecrit : 3 épreuves

	<u>Coefficients</u>
1) Rédaction (comme pour la spécialité Mouvement)	1
2) Questions sur la tarification et les litiges	1
3) Questions de comptabilité	3
Total	5

B/ Oral : 3 épreuves

1) Comptabilité	3
2) Tarification	1
3) Administration du personnel, Questions simples relatives à la sécurité	1
Total	5

C/ Epreuve pratique

Vérification de la comptabilité d'une gare de moyenne importance ou d'un bureau d'une grande gare. Etablissement d'un rapport.	5
--	---

Les notes sont données de 0 à 20. Toute note inférieure à 5 est éliminatoire, ainsi qu'une moyenne inférieure à 12, pour chacune des parties du concours (écrit, oral, épreuve pratique).

II - Concours pour le grade de Contrôleur Technique - Inspection
(Concours N° 2).-

Il y a lieu de prévoir deux spécialités: Mouvement, Trafic.

1°) Mouvement

A/ Ecrit : 6 épreuves

	<u>Coefficients</u>
1) Rédaction, limitée à 2 pages, sur une question générale ayant un rapport direct avec le Chemin de fer (Niveau du brevet élémentaire). Il sera tenu compte de l'orthographe.	2
2) Problèmes d'arithmétique du niveau du brevet élémentaire	1
3) Géographie économique et ferroviaire de la France	1
4) Questions de mouvement, y compris les règlements de sécurité	4
5) Questions sur la tarification et les litiges	1
6) Questions de comptabilité	1
Total	10

B/ Oral : 3 épreuves

1) Règlements de sécurité, Signaux, Enclenchements	5
2) Règlements de mouvement autres que ceux de sécurité	3
3) Tarifs - Litiges	2
Total	10

2°) Trafic

A/ Ecrit : 6 épreuves

1)	2
2) Comme pour la spécialité Mouvement mais	1
3) avec des questions d'un niveau différent	1
4) pour 4 et 5	1
5)	4
6)	1
Total	10

B/ <u>Oral</u> : 3 épreuves		<u>Coefficients</u>
1) Règlements de mouvement y compris ceux de sécurité		2
2) Tarification		5
3) Réclamations et Litiges		3
Total		<u>10</u>

Les notes sont données de 0 à 20. Toute note inférieure à 5 est éliminatoire ainsi qu'une moyenne inférieure à 12 pour chacune des parties du concours (écrit, oral).

NOTA.- Certaines épreuves peuvent être communes et un Agent peut se présenter aux 2 concours à la fois.

Projet du 31 Mars 1939

CONCOURS D'ELEVE-BUREAU
(Concours N° 3)

Les épreuves sont entièrement écrites et d'un niveau intermédiaire entre le certificat d'études primaires et le brevet élémentaire.

<u>A/ Epreuves obligatoires</u>		<u>Coefficients</u>
1) Dictée d'environ 20 lignes cotée pour		
a) écriture		1
b) orthographe		2
2) Rédaction		3
3) Problèmes d'arithmétique et de système métrique		3
4) Géographie de la France		1
Total		<hr/> 10
 <u>B/ Epreuves facultatives</u>		
1) Langues vivantes (utiles à la Région)		1
2) Sténographie		1
3) Dactylographie		1

Les notes sont données de 0 à 20. Toute note inférieure à 5 est éliminatoire, ainsi qu'une moyenne inférieure à 12, pour l'ensemble des épreuves obligatoires.

Pour les épreuves facultatives, il n'est tenu compte que de la partie de la note supérieure à 10.

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS D'INSTRUCTION GENERALE

Ces examens sont individuels.

Examen N° 1

Cet examen comprend :

- 1) une dictée facile d'environ 10 lignes
- 2) des exercices simples sur les 4 règles de l'arithmétique.

Examen N° 2

Les épreuves de cet examen sont d'un niveau correspondant à celui du certificat d'études primaires. Il comprend :

- 1) une dictée de 20 lignes cotée pour
 - a) l'écriture
 - b) l'orthographe
- 2) une rédaction
- 3) des problèmes d'arithmétique et de système métrique
- 4) des questions de géographie de la France.

Examen N° 3

Les épreuves de cet examen sont d'un niveau correspondant à celui du brevet élémentaire. Il comporte :

- 1) une dictée de 20 lignes cotée au point de vue
 - a). de l'écriture
 - b) de l'orthographe
- 2) une rédaction
- 3) des problèmes d'arithmétique et de système métrique
- 4) des questions de géographie

ainsi que des épreuves facultatives :

- 1) sténographie
- 2) dactylographie.

Les candidats à l'emploi de Calqueur subissent en outre une épreuve de dessin.

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS PROFESSIONNELS des FILIERES
"INTERIM" et "SURVEILLANCE et DIRECTION des GARES"

Examen N° 4

Cet examen, oral et individuel, a pour but de s'assurer que l'agent a les connaissances voulues des règlements de sécurité pour occuper un poste de Facteur-Mixte; les épreuves seront, pour le moment du moins, différentes suivant les Régions en raison du rôle très différent que jouent ces agents dans les opérations de sécurité.

Examen N° 5

Examen collectif portant sur les matières suivantes :

A/ Ecrit

- 1) Etablissement et comptabilisation d'une taxe,
(Tarifs Voyageurs et tarifs Marchandises)
- 2) Tarification (Voyageurs et Marchandises)

B/ Oral

- 1) Signaux
- 2) Composition, freinage et charge des trains
- 3) Règlements de sécurité et de circulation
- 4) Exécution et sécurité des manoeuvres
- 5) Transports.

Examen N° 6

Cet examen, oral et individuel, porte sur les
matières suivantes:

- 1) Règlements de sécurité
- 2) Instructions de mouvement autres que les règlements de sécurité
- 3) Mesures à prendre dans un cas simple d'avarie aux appareils d'enclenchement
- 4) Administration du personnel (Convention Collective,
- 5) Réglementation du travail du personnel sédentaire
- 6) Tarification et Comptabilité.

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS PROFESSIONNELS DE LA FILIERE
"BUREAUX des GARES"

Examen n° 7

Cet examen professionnel est différent suivant les spécialités :

- A) Renseignements
- B) Secrétariat et Commande
- C) Bureaux G.V. et P.V.
- D) Douane
- E) Matériel.

F) Récits -

Il est collectif et, sauf pour la spécialité "Renseignements", ne comprend que des épreuves écrites. Il porte sur les matières suivantes :

A) Renseignements :

Ecrit -

- 1°- Rédaction d'une réponse à un client comme suite à une demande écrite de renseignements concernant les voyageurs (tarifs, horaires et location)
- 2°- Tarification et établissement des taxes voyageurs, bagages et chiens
- 3°- Géographie touristique (grandes relations ferroviaires intéressant l'ensemble de la S.N.C.F. et relations intérieures à la Région).

Oral -

- 1°- Tarification voyageurs, bagages et chiens
- 2°- Location des places; places couchées
- 3°- Etablissement pratique de quelques horaires

4°- Tourisme, thermalisme et climatisme

5°- Comptabilité (notions sommaires).

L'examen comprend également des épreuves facultatives écrites et orales portant sur les langues vivantes utiles à la Région.

B) Secrétariat et commande :

1°- Convention collective

2°- Réglementation du travail

3°- Autres instructions concernant le personnel.

C) Bureaux G.V. et P.V.:

1°- Tarification

a) Tarifs-Marchandises (y compris les Tarifs Postaux)

b) Etablissement de taxes

2°- Comptabilité

3°- Litiges et réclamations

D) Douane :

1°- Questions de douane

2°- Tarifs Marchandises

3°- Comptabilité

4°- (éventuellement) Langues vivantes (utiles pour la Région)

E) Matériel :

1°- Répartition et utilisation du matériel

2°- Composition, freinage et charge des trains.

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS PROFESSIONNELS DE LA FILIERE
"AGENTS DES TRAINS"

Examen N° 8

Cet examen, prévu notamment pour le grade de Conducteur, est oral et individuel.

Il consiste en une interrogation sur les règlements de sécurité et plus spécialement sur ceux qui concernent la protection des trains et des obstacles.

Examen N° 9

Cet examen, pour le grade de Chef de train, est collectif.

Il comporte des épreuves écrites et orales sur les matières suivantes :

A/ Ecrit (1 épreuve)

- 1) Note écrite sur un incident de route.

B/ Oral (5 épreuves)

- 1) Signaux
- 2) Composition, charge et freinage des trains
- 3) Règlements de sécurité et de circulation
- 4) Exécution et sécurité des manoeuvres
- 5) Organisation des transports.

Examen N° 10

Cet examen, pour le grade de Contrôleur Adjoint des trains ou de Contrôleur des trains (spécialité: agents des trains) est oral et individuel.

Il porte sur les matières suivantes :

- 1) Règlements de sécurité
- 2) Instructions de mouvement autres que règlements de sécurité
- 3) Réglementation du travail du personnel roulant
- 4) Prévention des accidents.

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS PROFESSIONNELS DE LA FILIERE
"PERSONNEL PREPOSE au CONTROLE et à la SURVEILLANCE
des BILLETS"

Examen N° 11

Cet examen, pour le grade de Surveillant ou de Surveillant des trains, est oral et individuel.

Il consiste en une interrogation sur les généralités concernant les titres de transport des voyageurs à l'exclusion de toute comptabilité, sur les renseignements concernant les horaires et le service de location des places.

Examen N° 12

Cet examen, prévu notamment pour le grade de Contrôleur de gare, est collectif et écrit.

Les interrogations portent sur les matières suivantes :

- 1) Tarification Voyageurs
 - 2) Etablissement du prix d'un billet
 - 3) Comptabilité Voyageurs
 - 4) Renseignements concernant les horaires et le service de location des places.
-

Projet du 31 Mars 1939

EXAMENS PROFESSIONNELS DIVERS

Examen N° 13

Cet examen, pour le grade de Garde-signaux, est oral et individuel. Il consiste en une interrogation sur les règlements de sécurité concernant les signaux.

Examen N° 14

Cet examen, pour le grade d'Aiguilleur de 2ème classe, est oral et individuel. Il consiste en une interrogation sur les règlements de sécurité concernant les signaux et les aiguilles.

Examen N° 15

Cet examen, pour le grade de Brigadier Lampiste ou d'Aide Ouvrier, est individuel; il comprend :

A/ des interrogations orales sur les matières suivantes:

- 1) Questions sur les divers appareils d'éclairage, leur fonctionnement et leur entretien
- 2) Questions sur la sécurité du travail dans les lampisteries, l'extinction des incendies, etc...

B/ une épreuve pratique dans la spécialité de l'agent.

Examen N° 16

Cet examen, pour le grade de Sous-Agent Technique, consiste en une épreuve pratique individuelle dans la spécialité de l'agent.

Examen N° 17

Cet examen, pour le grade de Brigadier, Brigadier de manoeuvres ou Brigadier Chef, est oral et individuel.

Les interrogations portent sur les matières suivantes :

- 1) Signaux
- 2) Manoeuvres
- 3) Prévention des accidents

Examen N° 18

Cet examen, pour le grade de Conducteur de locotracteur, est individuel. Il comporte :

- 1) une épreuve pratique de conduite et d'entretien
 - 2) une interrogation sur les signaux et l'exécution des manoeuvres.
-

Projet du 31 Mars 1939

DETAIL DES EXAMENS ET CONCOURS
 A SUBIR AVEC SUCCES POUR ACCEDER A UN GRADE DETERMINE
 (Les fichets cités comme références sont ceux établis pour les filières)

Fichet N° 1

(Emplois de début autres que ceux des Bureaux Administratifs)

Homme d'équipe

Gardien

Elève-équipe

Préposée aux travaux manuels

Facteur aux écritures

Facteur

Gérante de halte (1^o, 2^o ou 3^o classe)

Factrice

Factrice aux écritures

Elève-bureau

E 1

E 2

C 3

Fichet N° 2

(Emplois de début des Bureaux Administratifs)

Planton

Gardien

Concierge

Garçon de bureau

Préposée au service de bureau

Préposée au téléphone

E 1

Expéditionnaire
Calqueur

E 3

Pour le grade de	Au départ de celui de :	Examen ou concours à subir avec succès
	<u>FICHET N° 3 (Intérim)</u>	
Facteur-Mixte Intérimaire	Facteur, Facteur-Mixte, Facteur aux écritures	E 5
Intérimaire de 2e classe	Facteur-Mixte Intérimaire, Facteur-Enregistreur	E 6
Intérimaire de 1ère classe	Chef de gare de 6ème classe	E 6
	<u>FICHET N° 4 (Signaux et aiguilles)</u>	
Garde-signaux	Homme d'équipe	E 13
Aiguilleur de 2e classe	Homme d'équipe, Garde-signaux	E 14
	<u>FICHET N° 6 (Contrôle et délivrance des billets)</u>	
Surveillant	Homme d'équipe, Pointeur Releveur	E 2 + 11
Contrôleur de gare	Surveillant Principal des trains, Surveillant, Facteur, Facteur-Mixte, Facteur aux écritures	E 12
Receveur de 2e cl. aux billets	Facteur, Facteur-Mixte, Facteur aux écritures	E 12
	<u>FICHET N° 7 (Lampisterie)</u>	
Brigadier lampiste	Lampiste Appareilleur	E 15
Aide-Ouvrier	Homme d'équipe, Lampiste Appareilleur	E 15
	<u>FICHET N° 8 (Factage et camionnage)</u>	
Sous-Agent Technique	Homme d'équipe, Camionneur	E 16

Pour le grade de	Au départ de celui de :	Examen ou concours à subir avec succès
	<u>FICHET N° 13 (Surveillance et Direction des gares)</u>	
Facteur-Mixte	Homme d'équipe, Pointeur-releveur	E 2 + 4
Facteur-Enregistreur	Facteur Mixte, Facteur aux écritures, Facteur, Chef de halte	E 5
Facteur Chef	Facteur Enregistreur, Chef de station, Chef de gare de 6e classe	E 6
Sous-Chef de gare de 4e cl.	Facteur Enregistreur, Chef de station, Chef de gare de 6e classe	E 6
Chef de station	Chef de halte	E 5
Chef de gare de 5e cl.	Chef de gare de 6e classe	E 6
	<u>FICHET N° 14 (Bureaux des gares)</u>	
Commis de 2e cl.	Facteur, Facteur Mixte, Facteur aux écritures, Contrôleur de gare, Facteur Mixte Intérimaire	E 7 /
Commis de 1ère cl. (commande)	Chef de train	E 7
	<u>FICHET N° 16 (Personnel féminin des Services Régionaux et bureaux d'Arrondissements)</u>	
Employée	Commise de 1ère classe	E 3
	<u>FICHET N° 17 (Services Régionaux et bureaux d'Arrondissements)</u>	
Employé	Facteur Enregistreur, Commis de 2e cl. Commis de 1ère cl., Intérimaire de 2e cl.	E 3
Aide-Contrôleur Technique	Facteur Enregistreur, Agent technique Principal, Commis de 1ère cl., Intérimaire de 2ème classe.	E 3

Pour le grade de:	Au départ de celui de :	Examen ou concours à subir avec succès
	<u>FICHET N° 9</u> (Personnel féminin, Service des gares)	
Commise de 2ème classe	Gérante de halte de 1ère classe, Factrice aux écritures	E 7
Receveuse de 2e cl. aux billets	Gérante de halte de 1ère classe, Factrice aux écritures	E 12
	<u>FICHET N° 10</u> (Agent des trains)	
Surveillant des trains	Homme d'équipe	E 2 + 8 + 11
Conducteur	Homme d'équipe, Pointeur-Releveur, Wagonnier	E 8
Chef de train	Conducteur	E 2 + 9
Contrôleur de route Adjoint	Surveillant Principal des trains	E 12
-d°-	Conducteur	E 2 + 12
-d°-	Facteur aux écritures	E 12 + 9
Contrôleur de route	Contrôleur de gare	E 8
	Chef de train	E 12
Contrôleur Adj ^t des trains (spécialité: agents des trains)	Chef de train, Facteur-Enregistreur, Intérimaire de 2e classe	E 10
Contrôleur Adj ^t des trains (spécialité: contrôle de route)	Intérimaire de 2ème classe	E 12
Contrôleur des trains (spécialité: agents des trains)	Contrôleur de résidence	E 10

Pour le grade de	Au départ de celui de :	Examen ou concours à subir avec succès
<u>FICHET N° 11 (Manoeuvres et manutention)</u>		
Brigadier	Homme d'équipe, Pointeur Releveur	E 17
Brigadier de manoeuvres	-d°-	E 17
Brigadier Chef	Brigadier de manutention, Conducteur de locotracteur, Brigadier Reconnaisseur.	E 17
Conducteur de locotracteur	Homme d'équipe	E 18
<u>FICHET N° 12 (Contrôle et Inspection)</u>		
Aide-Contrôleur Technique (Mouvement)	Facteur-Enregistreur, Expéditionnaire, Chef de Station, Chef de gare de 6e cl.	E 6
Contrôleur Technique Adjoint (Mouvement)	Employé	E 6
Contrôleur Technique (Mouvement)	Employé Principal	E 6
Contrôleur Technique (Inspection)	Intérimaire de 2e classe, Commis de 1ère classe, Chef de gare de 6e classe, Commis Principal, Chef de gare de 5e classe, Aide-Contrôleur Technique Mt, Facteur Chef, S/Chef de gare de 4e classe, Employé, S/Chef de gare de 3e classe, Contrôleur Technique Adj. Mt, Intérimaire de 1ère classe, Rédacteur, Employé principal; S/Chef de gare de 2ème classe, Chef de gare de 4e classe, Chef de bureau de gare de 2e classe.	C 2
Contrôleur de l'Exploitation	Contrôleur Technique du Mouvement, S/Chef de gare de 1ère cl., Intérimaire Principal, Rédacteur Principal, Chef de groupe, Chef de bureau de gare de 1ère cl., Contrôleur Technique (Inspection), Chef de bureau de gare Principal de 2e cl., Chef de gare de 3e cl., Contrôleur Principal des trains, Chef de bureau de gare Principal de 1ère cl., Contrôleur Technique Principal (Mt), S/Chef de gare Principal, S/Chef de bureau de 2e cl.	C 1

Enfin l'Annexe 8 est relative aux examens n^{os} 13 à 18 nécessaires pour accéder à certains autres grades.

II - Examens et Concours à subir avec succès pour pouvoir être noté en vue de l'accession à un grade déterminé.

Les tableaux des filières indiquent les grades qui ne sont accessibles qu'après examen ou concours.

L'Annexe 9 à la présente Note, précise la nature des examens ou concours, dont la liste est dressée ci-dessus, qu'il faut avoir subi avec succès pour accéder à un grade déterminé (La lettre C signifie concours, E examen, et les numéros qui suivent ces lettres sont ceux des examens ou concours d'après la numérotation figurant aux Annexes 1 à 8).

III - Validité des concours et examens

Les concours ne sont valables que pour l'année au titre de laquelle ils sont passés; en principe, les agents reçus au concours sont inscrits au tableau d'aptitude. Les agents restant inscrits au T.A. sont reportés au tableau de l'année suivante dans les conditions prévues à la Convention Collective.

Au contraire, les agents qui ont subi avec succès un examen ne reçoivent pas nécessairement une note d'aptitude: ils sont dispensés de subir à nouveau l'examen les années suivantes; toutefois les agents candidats à un emploi de sécurité sont interrogés individuellement tous

les 2 ans au moins sur les questions de sécurité; dans le cas où le résultat de cette interrogation n'est pas satisfaisant, ils sont invités à subir à nouveau l'examen d'aptitude pour le grade considéré et notés, le cas échéant, d'après le résultat de ce nouvel examen.

moins : la C.C.A.A. devra proposer une liste complète à cet effet;

e) prévoir une situation transitoire en vue de faire subir, pour l'accession à certains grades, un examen d'instruction générale (E 3 en particulier) à certains agents qui, sans avoir actuellement passé un tel examen, sont déjà parvenus à un grade avant lequel ils **auraient** du subir avec succès d'après les nouvelles règles, un examen d'instruction générale.

ouvriers, en lui faisant payer les journées d'agents à un taux au moins égal à celui prévu à l'Instruction Générale n° 56; cette mesure serait à appliquer surtout dans la période où le Service de la Voie n'acceptera qu'une faible partie de nos excédents, à partir du 15 octobre vraisemblablement.

Dans le cas d) il conviendra de ne faire apparaître comme somme payée à l'entreprise, à l'article 11, § 1 du chapitre II des dépenses, que les sommes réellement versées, c'est-à-dire après atténuation faite du paiement par l'entrepreneur, du personnel détaché.

h
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 27

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°27

(Séance du 31 Mars 1939)

OBJET : Conditions d'exécution du Budget d'Exploitation en 1939

I - Résultats des deux premiers mois

M. GOURSAT indique que les résultats cumulés des deux premiers mois de l'exercice sont, en ce qui concerne le chapitre II des dépenses, nettement encourageants: mais il serait imprudent de porter dès maintenant un jugement définitif.

Les C.S.E. expriment le désir de recevoir à titre personnel un exemplaire du rapport présenté en fin de chaque mois au Conseil d'Administration sur les résultats approximatifs du budget: M. GOURSAT s'efforcera de leur faire obtenir satisfaction.

II - Détachement d'agents au Service de la Voie

Certains Chefs du Service de l'Exploitation indiquent que leurs Collègues V.B. se déclarent dans l'impossibilité de payer au taux fixé par l'Instruction Générale n° 56 le personnel en excédent de l'Exploitation, qui est détaché dans leur Service.

M.GOURSAT expose qu'il convient de maintenir les agents en détachement au Service de la Voie plutôt que de les laisser inoccupés. Mais il estime qu'il est bien préférable d'opérer de la manière suivante: effectuer de façon régulière les imputations correspondantes, quitte à ce que les sommes considérées soient inscrites à un compte d'attente jusqu'à ce que le Service V.B. puisse accepter les virements correspondants. Il est possible, en effet, que M.le Directeur du Service Central V dégage les crédits nécessaires pour les mettre prochainement à la disposition de ceux des Services Régionaux V.B. qui en ont besoin. Il est possible également qu'après quelques mois d'exécution du budget, les Services Régionaux V.B. découvrent des disponibilités leur permettant de prendre en charge les imputations des Services de l'Exploitation.

En résumé, il estime qu'il vaut mieux faire jouer intégralement les prescriptions de l'Instruction Générale n° 56 et, si des difficultés de facturation se présentent, les soumettre au Directeur Régional (qui arbitrera), tout en mettant au courant le Service Central M (qui interviendra, de son côté, auprès du Service Central V pour essayer d'obtenir que la facturation prévue par l'Instruction Générale précitée soit correctement effectuée).

III - Nouvelles réductions à faire subir aux travaux confiés aux entreprises

M. GOURSAT remet à titre personnel à chacun des C.S.E. un document contenant diverses observations à propos du projet de traité avec l'Entreprise Ferroviaire pour les gares de: Ambérieu, Badan et Clermont-Ferrand. Il rappelle à ce sujet les directives, ci-après, données à la Réunion des C.S.E. du 11 janvier 1939 (Memento n° 4 § VII):

"M.GOURSAT a pris note des réductions nouvelles en-visagées par les Régions pour l'utilisation des entreprises. "Il invite à continuer dans cette voie en vue d'utiliser une "partie des excédents, tout en s'efforçant de réserver l'avenir en permettant aux entreprises importantes de conserver "leurs cadres essentiels"

Pour entrer dans les vues indiquées ci-dessus, il convient d'utiliser l'une des modalités suivantes, selon le cas d'espèce :

- a) Tirer parti de la possibilité de suspendre l'application des traités plutôt que de les dénoncer complètement;
- b) Dans un établissement important, reprendre à l'entreprise la plus grande partie des chantiers qu'elle occupe tout en lui maintenant l'attribution de l'un de ces chantiers;
- c) Dans un chantier organisé en plusieurs périodes de travail, ne laisser à l'entreprise qu'une seule période de travail;
- d) Se mettre d'accord avec l'Entrepreneur pour lui passer un certain nombre de nos agents en remplacement de ses

S.N.C.F.

Service Central du
Mouvement-----
5ème Division

C.S.E. N° 28

REUNION :

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 28

(Séance du 20 Avril 1939)

OBJET: Questions diverses.1°) Prochaine réunion.-

Se tiendra à Lyon le mercredi 3 Mai (départ le 2 au soir, rentrée à Paris le 3 à 23 h 59).

Visite du triage de Chasse: service des primeurs, rails-freins.

Examen du projet de réorganisation des services de camionnage à Paris (M. GUIBERT, de la Région Nord, qui a dirigé cette étude, devra assister à la réunion).

2°) Statistiques de parcours.-

M. GOURSAT remet un relevé donnant divers renseignements statistiques pour le mois de Janvier 1939. Il est convenu qu'à l'avenir le Service Central M (5ème Division) adressera à chaque C.S.E. 5 exemplaires de ces relevés mensuels.

3°) Accompagnement des trains par des agents du Service de l'Exploitation.

M. GOURSAT remet un état récapitulant la situation des trains réguliers de toute nature à la date du

ler Mars: cet état montre d'intéressantes améliorations par rapport à la situation au 1er Janvier 1939. Les C.S.E. indiquent qu'ils comptent réaliser de nouveaux progrès prochainement.

Comme il a été convenu précédemment, un état analogue sera établi à certaines dates déjà arrêtées pour l'année 1939.

M. GOURSAT signale que le Service Central M détermine, avec les spécialistes des Régions chargés des roulements d'agents de train, quelle est l'économie globale permise par la règle d'accompagnement par un seul agent des trains non légers, ou plus exactement quelle serait la dépense qu'il faudrait consentir si l'on venait à abroger cette mesure qui est déjà en vigueur depuis plusieurs années sur certaines Régions.

4°) Campagnes de presse relatives à certaines délivrances de faveurs de circulation.

Sur la demande de M. le Directeur Général, M. GOURSAT invite les C.S.E. à parler de la question à leurs Chefs d'Arrondissement au cours de leur prochaine réunion. Les Chefs d'Arrondissement devront être invités à rappeler aux agents qu'il ne leur est pas permis de tirer parti des renseignements qu'ils ont obtenus au cours de l'accomplissement de leur service, pour alimenter des campagnes de presse.

A.

S.N.C.F.Service Central
du Mouvement

C.S.E. N° 29

5ème Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 29

(Séance du 20 avril 1939)

OBJET : Surveillance et contrôle des Entreprises routières.

La note en date du 5 avril 1939 préparée par la 1ère Division du Service Central M après réunions de la C.C.M.V. est adoptée dans son ensemble sous réserve de certaines modifications de rédaction qui devront y être apportées.

Ces modifications ne seront pas examinées au cours d'une nouvelle réunion des C.S.E., mais le nouveau texte leur sera soumis pour observations écrites.

Les principales modifications dont devra tenir compte la 1ère Division du Service Central M, sont les suivantes :

1°) L'Instruction devra faire une nette différence entre les Services routiers devant faire l'objet d'un contrôle obligatoire et complet d'une part, et les simples services de correspondance dont la surveillance pourra être moins développée d'autre part : les dispositions visant ces derniers services seront rejetées à la fin de la note en un article spécial.

....

- 2 -

2°) Le contrôle financier des services contrôlés complètement n'incombera pas aux Sous-Inspecteurs et Contrôleurs de comptabilité. Ce contrôle sera confié à des spécialistes dépendant soit d'un Arrondissement (s'ils opèrent exclusivement sur le territoire de cet Arrondissement), soit du Service Régional (s'ils opèrent sur le territoire de plusieurs Arrondissements). Ces spécialistes recevront leurs directives générales de la Division Régionale du Mouvement.

3°) Le contrôle moral et technique sera effectué par les Inspecteurs de l'Exploitation, aussi bien ceux chargés des Circonscriptions de mouvement que ceux chargés des Circonscriptions de trafic et, en outre, par les spécialistes chargés du Contrôle financier (2° ci-dessus). Le Chef d'Arrondissement fixera le rôle incombant à chacun des Inspecteurs de l'Exploitation dépendant de son Arrondissement.

Les dispositions prévues par la Note ainsi modifiée feront l'objet d'une Note Générale qui devra être diffusée jusqu'aux Arrondissements.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E.N°30

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°30

(Séance du 20 Avril 1939)

OBJET : Marques distinctives des véhicules routiers.

Les C.S.E. sont d'accord sur les mesures préconisées par la Notice n° 11.302.0/2 du 5 avril 1939 de la 5ème Division du Service Central M: ils estiment opportun de réaliser le plus rapidement possible la mise en application des dispositions envisagées.

Il est précisé qu'en ce qui concerne les autocars de tourisme, il suffira de les munir d'un seul fanion: à l'avant et à gauche de la voiture.

M.BOYAUX indique que le Service Commercial va entreprendre de donner des marques distinctives unifiées aux véhicules affectés au service de factage, de camionnage et de réexpédition.

-:-:-:-:-

S.N.C.F.

C.S.E. N° 31

SERVICE CENTRAL DU
MOUVEMENT

R E U N I O N

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION
-----MEMENTO N° 31

(Séance du 20 avril 1939)

OBJET : Contrôle des effectifs de l'Exploitation

1° - Les C.S.E. sont d'accord dans l'ensemble sur le projet de Note Générale établi par la C.C.A.A. : la réunion y apporte quelques modifications de détail. Le texte ainsi modifié va être soumis très prochainement à la signature de M. le Directeur Général.

M. GOURSAT invite les C.S.E. à organiser prochainement l'équipe de contrôle des effectifs prévue à l'article 14 de la Note Générale, de manière que l'effectif complet de cette équipe soit compris dans le relevé de l'effectif autorisé pour le Service Régional à la date du 30 juin 1939.

2° - Les C.S.E. sont d'accord pour la procédure prévue au paragraphe B (pages 2 à 5) du Memento C.C.A.A. N° 21, pour ce qui concerne la fixation des effectifs autorisés à la date du 30 juin 1939.

3° - Pour ce qui concerne les emplois à grades variables il est convenu que cette latitude ne sera admise que pour les emplois faisant l'objet de la liste ci-après.

Pour l'application de cette latitude, on procédera comme suit : chaque Service Régional de l'Exploitation provoquera la fixation par le Service Central M de l'effectif autorisé pour l'ensemble des emplois de la Région correspondant aux deux grades jumelés. Par ailleurs, pour chacun de ces groupes de grades, la Région proposera la proportion à ménager d'une manière permanente entre les deux grades du groupe pour l'ensemble du Service Régional de l'Exploitation.

Les C.S.E. chargent la C.C.A.A. de déterminer, pour chacun des groupes de deux grades considérés, des proportions aussi uniformes que possible d'une Région à l'autre.

Listes des emplois à grades variables :

- Inspecteur Divisionnaire de 1ère ou 2ème classe
- Inspecteur de 1ère ou 2ème classe
- Sous-Inspecteur ou Contrôleur d'Exploitation
- Contrôleur Technique Principal ou Contrôleur Technique
- Contrôleur Technique Adjoint ou Aide-Contrôleur Technique
- Chef de gare Principal de 1ère ou 2ème classe
- Chef de gare de 2ème classe (Adjoint) ou Sous-Chef de Gare principal
- Chef de Bureau de gare principal de 1ère ou 2ème classe
- Chef de bureau de gare de 1ère ou 2ème classe
- Chef de bureau principal de 1ère ou 2ème cl. (Services
- Chef de bureau de 1ère ou 2ème classe (Régionaux et
- Sous-Chef de bureau de 1ère ou 2ème cl. (Arrondissements
- Employé principal ou employé (

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 32

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 32

(Séance du 20 Avril 1939)

OBJET : Embauchage d'attachés en 19391°) - Effectifs à proposer -

Il est convenu que le Service Central M va proposer à
Monsieur le Directeur Général, pour les Services Régionaux
d'Exploitation :

Embauchage en 1939 d'attachés des groupes :

Régions	I	II	III	ensemble de IV, V et VI	Total
EST (y compris ex A.L.)	4	3	3	20	30
NORD	5	3	3	30	41
OUEST	3	2	2	12	19
SUD-OUEST	2	2	2	20	26
SUD-EST	3	3	4	35	45
Totaux	17	13	14	117	161

2°) - Application de la procédure d'embauchage des Attachés groupes I et II, fixée par la lettre D 411 du 5 Avril 1939
55
de M. le Directeur Général.

- a) Les C.S.E. sont invités à faire transmettre le plus rapidement possible au Service Central P (2ème Division) les demandes qui sont encore en leur possession.
- b) Le Service Central M (5ème Division, 3ème Section A) demandera avant le 5 Mai au Service Central P tous les dossiers concernant les demandes pour l'Exploitation.

Après examen d'ensemble le Service Central M lancera à partir du 20 Mai les lettres de convocation, en échelonnant les visites entre le 1er et le 25 Juin.

Les C.S.E. sont invités à faire part au Service Central M avant l'envoi des convocations, donc avant le 20 Mai, de leurs remarques touchant les candidatures déjà connues.

- c) Le 25 Juin le Service Central M classera les candidatures et établira un programme d'embauchage. Il écrira aussitôt aux C.S.E. intéressés en leur indiquant ses prévisions.

Les C.S.E. convoqueront les candidats désignés et feront part de leurs observations au Service Central M, au fur et à mesure des réceptions et le 15 Juillet au plus tard.

- d) Le 25 Juillet, le Service Central M indiquera au Service Central P la liste par Région des candidats à embaucher, en donnant copie aux Régions intéressées.

.....

- e) L'embauchage devra se faire aux dates prévues par la Note Générale Série Personnel de l'Exploitation n° 2 A² relative à l'Instruction Professionnelle des Attachés: de préférence entre le 1er Septembre et le 30 Novembre.

h

S.N.C.F.

 Service Central
 du Mouvement

5ème Division

C.S.E.N°33

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

 MEMENTO N°33

 (Séance du 20 Avril 1939)

OBJET : Nouvelles réductions d'emploi des entreprises

M.GOURSAT donne connaissance des dépêches ministérielles des 20 et 23 Mars rédigées en termes particulièrement impératifs.

Par ailleurs, il indique que M.le Directeur Général a fait dernièrement au Conseil d'Administration un exposé sur la situation des effectifs: il a indiqué dans cet exposé que les Services de l'Exploitation allaient intensifier la reprise des travaux confiés jusqu'ici aux entreprises.

M.GOURSAT rappelle aux C.S.E. les directives contenues dans les Mémentos C.S.E. N° 27 et C.C.A.A. N°24. Après échange de vues, il est convenu que les sommes effectivement à dépenser en 1939 pour les travaux confiés à l'entreprise devront rester inférieures aux chiffres ci-après :

- Est (y compris G.L.et A.L.)...	3 ^M
- Nord.....	4 ^M
- Ouest.....	8 ^M
- Sud-Ouest.....	6 ^M
- Sud-Est.....	13 ^M

 35^A

-:-:-:-:-

R/
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

60

C.S.E. N° 34

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 34

Séance du 20 Avril 1939

OBJET : Vérifications de comptabilité confiées aux Arrondissements
d'Exploitation.

M.GOURSAT et les C.S.E. sont d'avis d'adopter les
mesures ci-après :

1°) Gares de 2ème classe et au dessus

Les vérifications seront faites exclusivement par les
fonctionnaires appartenant à la Section du Service Régional
chargée de la surveillance des comptabilités, dans des condi-
tions qui seront fixées par ailleurs.

2°) Gares de 3ème à 6ème classe, stations, haltes, etc...

a) Indépendamment des vérifications qui seront faites
dans des conditions fixées par ailleurs par les fonctionnaires
de la Section du Service Régional chargés de la surveillance
des comptabilités, les Arrondissements devront faire procéder,
chaque année, à :

2 vérifications dans chacune des gares de 3ème et 4e Cl.

1 vérification dans chacune des gares de 5ème et 6ème Cl.,
des stations, haltes et points d'arrêt.

Ces vérifications d'Arrondissement seront réparties comme suit entre les dirigeants des circonscriptions de Mouvement et les fonctionnaires de l'Arrondissement chargés de l'inspection des comptabilités.

b) Le Chef d'Arrondissement établira, au début de chaque année, un programme pour chacun des dirigeants des Circonscriptions de Mouvement (Inspecteurs Divisionnaires, Inspecteurs, Sous-Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation), prévoyant au moins 20 vérifications pour chaque Circonscription de Mouvement, réparties entre les 1er, 2ème et 4ème trimestres. Le Chef d'Arrondissement fera connaître verbalement à chacun des intéressés, vers le 25 de chaque mois, la liste des établissements à vérifier par lui au cours du mois suivant.

c) Le Chef d'Arrondissement établira également, pour chacun des fonctionnaires de l'Arrondissement chargés de l'inspection des comptabilités, un programme, réparti sur chacun des mois de l'exercice, et établi de manière que, compte tenu des vérifications faites par les dirigeants des Circonscriptions de Mouvement, chacun des établissements de 3ème classe et au dessous soit vérifié au cours de l'année un nombre de fois au moins égal à celui fixé en a) ci-dessus.

3°- Dispositions particulières aux fonctionnaires de l'Arrondissement chargés de l'inspection des comptabilités.

Ces fonctionnaires pourront être appelés à seconder

les agents de la Section du Service Régional chargée de la surveillance des comptabilités, au cours des opérations de ces derniers.

Les Sous Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation de l'Arrondissement, chargés de l'inspection des comptabilités pourront, s'il est nécessaire, être secondés par un agent d'un grade moins élevé (agent spécialisé de la filière des Contrôleurs Techniques). Cet agent ne pourra faire de vérifications en l'absence d'un Sous Inspecteur ou d'un Contrôleur de l'Exploitation, que dans les stations, haltes ou points d'arrêt.

Service Central
du Mouvement
-----5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO n° 35

(Séance du 3 Mai 1939)
-----OBJET : Questions diverses.
-----1°) Prochaines réunions :

a) Mardi 16 Mai à 15 heures pour la question spéciale de l'extinction des lumières, les C.S.E. pouvant se faire accompagner d'un spécialiste.

b) Vendredi 2 Juin à Strasbourg :

8^h30, inauguration de la Conférence annuelle des
Inspecteurs de Mouvement,

9^h15, réunion des C.S.E.

2°) Exécution, par les agents du Service de l'Exploitation, de menus travaux d'entretien incombant normalement aux Services V.B. (Question 5° de l'Ordre du Jour de la séance).

Il n'y aura pas de memento pour le moment.

3°) Renseignements sur l'évolution des dépenses par rapport aux prévisions du Budget d'Exploitation -

M. GOURSAT remet aux C.S.E. certaines précisions

relatives au 1^{er} trimestre 39 : il attire leur attention sur les dépassements du Chapitre V et sur la nécessité d'examiner s'il convient de demander des allocations complémentaires lors de la révision budgétaire du 10 Mai.

M. SOULARD signale que les comparaisons de dépenses entre 1938 et 1939 ne tiennent pas compte pour l'Ouest de la modification des limites de Régions.

4°) Acheminement des bagages à destination de localités balnéaires ou thermales desservies par lignes sur lesquelles les trains de voyageurs ont été partiellement remplacés par des autobus en application des mesures de coordination -

M. TUJA indique les difficultés rencontrées à Châtel-Guyon du fait que certains bagages enregistrés par fer jusqu'à destination sont exposés à stationner plusieurs heures à Riom en l'attente d'un train, alors que les voyageurs ont pu emprunter un autobus de remplacement en correspondance à Riom avec le train d'arrivée. Il serait avantageux de tolérer la continuation par autobus, sans taxe routière, des bagages enregistrés pour des localités balnéaires ou thermales ainsi desservies.

M. BOYAUX n'est pas opposé à cette mesure, mais il est difficile de définir les cas d'application. Le Service Commercial examinera les propositions que les Régions pourront lui adresser à ce sujet pour chaque cas particulier.

Service Central
du Mouvement

REUNION

5ème Division DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 36

(Séance du 3 Mai 1939)

OBJET : Réorganisation des Services de Factage et de Camionnage à Paris.

M. BOYAUX indique que l'ensemble du problème doit être exposé ultérieurement au Conseil d'Administration. Il s'agit pour le moment d'examiner quelques mesures préparatoires.

A - EXAMEN DU RAPPORT PRESENTE PAR M. GUIBERT.

1° - Amélioration des délais de livraison et d'enlèvement à domicile.

Les propositions, qui visent non les délais à inscrire aux tarifs mais les conditions à insérer dans les traités d'entreprise ou les modalités pratiques à mettre en vigueur en cas de régie directe, sont acceptées. Il est convenu que des délais plus réduits pourront être adoptés dans quelques cas où le trafic le justifie, comme cela se passe dès maintenant sur la Région du Nord pour la livraison du factage.

Les pourparlers en vue d'améliorer la situation sans attendre la réorganisation complète, seront entrepris dès que M. le Directeur Général aura donné son approbation.

Le cas particulier du camionnage de Paris-Reuilly qui fonctionne sous un régime différent de celui des autres gares de

Paris (l'entrepreneur n'est rémunéré que par les allocations tarifaires) sera traité directement par la Région Est : celle-ci provoquera en temps utile l'adoption à Paris-Reuilly du régime de desserte unifié.

2°) - Développement des enlèvements au moyen d'un réaménagement de la tarification.

Il est précisé que sur la base du trafic actuel, le réaménagement proposé entraînerait une diminution de recettes d'environ 500.000 Frs, ce qui absorberait une partie de l'économie que permettra la réorganisation, en se plaçant au seul point de vue du bilan du service de domicile. Néanmoins, les propositions sont adoptées, en raison de l'augmentation de recettes fer escomptées.

3°) - Réorganisation des dessertes d'enlèvement.

Les propositions sont acceptées tant en ce qui concerne les dessertes proprement dites que le service des tri-porteurs.

4°) - Développement des bureaux ou dépôts privés (Grands Magasins).

Les C.S.E. estiment nécessaire de reprendre les négociations sans faire de l'engagement de fidélité une condition préalable.

M. BOYAUX prendra contact avec l'organisme commun des Grands Magasins.

Il est convenu que l'on devra éviter d'équiper en personnel S.N.C.F. les bureaux à créer, seul le dirigeant devant être un agent du cadre permanent.

5°) - Présentation des propositions à M. le Directeur Général.

Le rapport de M. GUIBERT ayant ainsi reçu l'accord unanime, le Service Commercial va soumettre ces propositions à l'approbation

.....

de M. le Directeur Général.

B - INDICATIONS SUR L'ORGANISATION D'AVENIR.

M. GOURSAT indique qu'à son avis, il y aurait avantage, après réorganisation des services de factage et camionnage, à confier au même organisme le service des bureaux de ville et les services de domicile, dans Paris.

L'Ouest indique qu'il n'a pas d'objection à transférer son service de factage et camionnage en régie directe, à l'organisme unique qui serait institué à cet effet.

Les C.S.E. sont tous favorables à la constitution de cet organisme unique dont la gestion serait confiée à la Région Nord.

S.N.C.F.

. Service Central
du Mouvement

5ème Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

(Séance du 3 Mai 1939)

— ② — ③ — ④ — ⑤ — ⑥ — ⑦ — ⑧ — ⑨ — ⑩ —

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 38

(Séance du 3 Mai 1939)

OBJET : Contexture des instructions.

Les C.S.E., dans leur réunion du 31 Mars (Mémento n° 24) ont chargé une Commission spéciale d'examiner les mesures à prendre pour arriver, le plus rapidement possible, à une application correcte de l'Ordre Général 3 et de la Circulaire n° 2 pour son application.

La Commission, à laquelle assistait un représentant du Secrétariat de la Direction Générale, s'est réunie le 19 avril et a envisagé diverses mesures indiquées sur ses Mémentos n° 1, 2 et 3.

Ces propositions sont acceptées, en particulier celle figurant au § 3 du Mémento n° 1 tendant à généraliser la présentation adoptée par le Sud-Est.

Cependant, il n'y a pas lieu de généraliser la mesure figurant au § 5 du Mémento n° 1 et tendant à publier sur papier de couleur verte toutes les instructions de service.

.....

— 2 — — 2 — 2 — 2 — 2 — 2 — 2 — 2 —

tableaux d'aptitude qui auraient dû être dressés en fin 1938, car ces tableaux ne présenteront aucun intérêt pratique au moment où il sera possible de les établir.

4°/ Résorption des excédents -

Sans attendre l'application de mesures d'ensemble, il convient que l'Exploitation Sud-Ouest accepte dès maintenant tous les agents des autres Services Régionaux d'Exploitation qui sont volontaires pour le Sud-Ouest (environ 500).

Le Service Central M soumettra à cet effet à la signature de M. le Directeur Général une lettre pour la Direction Régionale du Sud-Ouest, précisant l'intérêt de ces mesures, qui doivent permettre simultanément le congédiement d'un nombre égal d'auxiliaires Voie.

cl.
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5^{ème} Division

C.S.E. N° 39

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 39

(Séance du 3 mai 1939)

OBJET : Echange de vues sur la nouvelle réglementation du travail.

1°/ Analyse des nouveaux Décrets-Lois -

Le Journal Officiel du 22 avril 1939 contient parmi de nombreux décrets-lois, trois d'entre eux qui concernent le Personnel de la S.N.C.F. :

- décret-loi sur les Auxiliaires (Page 5232)
- décret-loi sur le régime de travail (Page 5233)
- décret-loi sur la résorption des excédents (Page 5229).

Le premier de ces décrets-lois se suffit à lui-même mais n'est pas d'application immédiate en raison des excédents de personnel : le pourcentage d'auxiliaires d'exploitation (vraisemblablement 10%) sera fixé en temps utile.

Le deuxième et le troisième décrets-lois posent des principes généraux qui seront repris et précisés dans deux nouveaux décrets-lois particuliers à la S.N.C.F. et qui paraîtront prochainement.

Voici des provisions concernant les deux nouveaux décrets-lois :

a) Régime de travail :

Personnel sédentaire : semaine de 45 heures pouvant être portée à 46 heures entre le 15 mai et le 15 octobre.

Personnel des trains : en général, semaine de 42 heures pouvant être portée à 43 heures entre le 15 mai et le 15 octobre; pour les agents appartenant à des roulements réguliers ne comportant pas de découchers, semaine de 45 heures pouvant être portée à 46 heures entre le 15 mai et le 15 octobre.

b) Résorption des excédents :

Mises à la retraite anticipées;

Démissions avec allocation d'un pécule;

Mise en disponibilité volontaire de 1 à 3 ans avec de nombreux avantages;

Aucun congédiement du personnel du cadre permanent.

2°/ Dispositions envisagées pour l'application de la nouvelle réglementation de travail.

Les C.S.E. demandent que soient appliquées les dispositions suivantes que M. GOURSAT proposera à M. le Directeur Général.

A - Modalités d'application :

a) sédentaires : Ne pas user des 46 heures en 1939 de manière à éviter de refaire les tableaux de service en Octobre.

....

Mise en vigueur des nouveaux tableaux:

1^{er} juillet : Services Régionaux et d'Arrondissements, avec maintien de la semaine anglaise même dans les arrondissements de province.

Si M. le Directeur Général prescrit la mise en vigueur au 1^{er} juin pour les Services Régionaux et les Arrondissements de Paris, il est indispensable qu'un avis en soit donné avant le 10 mai pour qu'on ait le temps d'aménager les horaires de banlieue.

Entre le 1^{er} juillet et le 1^{er} septembre : Gares.

b) trains : Les roulements préparés pour le 15 mai correspondant à 43 heures et resteraient en vigueur jusqu'au début d'octobre (Si certains roulements comportent des dérogations par rapport aux nouvelles règles, ils seraient néanmoins conservés jusqu'au 6 octobre).

Nouveaux roulements au 6 octobre avec les 2 régimes de 42 et 45 heures.

B - Détermination des effectifs autorisés -

- au 30 juin, pour situation dans l'application du décret du 12 novembre 1938;
- au 30 septembre, pour situation nouvelle.

3°/ Facilités à donner aux dirigeants -

Il est recommandé d'alléger la besogne des Chefs d'Arrondissement, des Inspecteurs de Circonscription de Mouvement et des Chefs de gare, qui vont avoir d'importants travaux supplémentaires à effectuer au cours des mois prochains.

Dans cet ordre d'idées, le Service Central M a proposé à M. le Directeur Général de ne pas établir les

....

F.

S. N. C. F.

Service Central
du Mouvement

C.S.E. N° 40

5^e Division

REUNION

des CHEFS du SERVICE de l'EXPLOITATION

MEMENTO N° 40
(Séance du 16 mai 1939)

OBJET : Questions du service spécial

1° - Accélération des travaux de défense passive.

M. GOURSAT indique deux dispositions nouvelles permettant d'accélérer ces travaux en 1939. Il demande de hâter la présentation des projets.

Les nouveaux crédits alloués seront notifiés d'ici 8 jours.

2° - Extinction des lumières.

M. GOURSAT remet et commente une notice précisant l'état de la question.

Il invite les C.S.E. à faire hâter les modifications de circuits électriques et indique que les sommes suivantes vont être allouées à cet effet : EST, 1 Million ; NORD, 1 Million ; OUEST, 1 Million ; SUD-OUEST, 2 Millions ; SUD-EST, 3 Millions.

En ce qui concerne l'éclairage par projecteurs, M. TUJA indique les résultats intéressants d'expériences faites à Villeneuve-Triage.

Il est décidé que ces mêmes dispositions seront essayées par la Région de l'Est à Vaires en vue d'une visite de la gare et du dépôt qui se fera dans la nuit du 16 au 17 juin. L'Est convoquera à cette visite, d'accord avec le Service Central M, des représentants des Services Centraux M, T, V, des 5 Régions, de l'E.M.A.4 et de la Défense passive : on cherchera à obtenir l'accord sur un régime d'extinction permanente applicable dans la zone 1 et dispensant de demander des dérogations particulières à l'autorité militaire.

F/

S. N. C. F.

Service Central
du Mouvement

C.S.E. n° 41

5^e Division

REUNION

des CHEFS du SERVICE de l'EXPLOITATION

Memento n° 41

(Séance du 16 Mai 1939)

OBJET : Echange de vues sur les mouvements de Fonctionnaires Supérieurs.

M. GOURSAT demande aux C.S.E. s'ils aperçoivent des difficultés pouvant se produire dans un avenir prochain pour les mouvements de Fonctionnaires Supérieurs.

Les C.S.E. indiquent leurs préoccupations de la situation dans laquelle se trouvent les Services de l'Exploitation à la suite des multiples changements intervenus depuis 6 mois parmi les dirigeants des Divisions Régionales et des Arrondissements. Ils demandent au Directeur du Service Central M d'insister à l'occasion auprès de M. le Directeur Général pour que satisfaction soit donnée aux demandes de sursis supplémentaire qu'ils pourront être conduits à présenter en faveur de divers Fonctionnaires Supérieurs.

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 42

R E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 42
(Séance du 16 Mai 1939)

OBJET : Examen d'un projet d'Instruction Générale sur la
prévention des avaries.

Ce projet établi d'accord avec le Service Commercial a
été approuvé par M. le Directeur Général.

Les C.S.E. sont bien d'accord sur les principes généraux
de l'instruction et sur la répartition envisagée pour les at-
tributions.

Ils demandent cependant que le document soit publié, non
sous la forme d'une Instruction Générale, mais sous la forme
d'une Note Générale, laquelle serait cependant distribuée aux
Inspecteurs, Sous-Inspecteurs et Contrôleurs des Circonscrip-
tions du Mouvement ainsi qu'aux Chefs de gare jusqu'à la 1ère
classe incluse : il en sera ainsi et la mention utile sera
inscrite à cet effet sur le document.

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 43

R E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 43

(Séance du 16 Mai 1939)

OBJET : Examen du projet d'Instruction Générale réglant les transports de Grande Vitesse et de Vitesse Unique.

La Réunion est d'accord sur les principes contenus dans le projet, sous réserve de quelques modifications de détail.

Il est décidé de ne mettre l'Instruction en vigueur qu'en Octobre prochain et de profiter de ce délai pour chercher à réduire la longueur du texte.

Par ailleurs, les C.S.E. font quelques réserves sur les difficultés que pourront rencontrer les agents d'exécution appelés à consulter deux documents sur le même objet : la nouvelle Instruction Générale d'une part, les parties maintenues en vigueur des anciennes Instructions Régionales d'autre part.

Il est difficile d'éviter de tels inconvénients dans la période transitoire actuelle. Pour réduire ces inconvénients au minimum, il est demandé à la C.C.M.M. d'établir la liste des Instructions Générales à publier au cours des années à venir en vue de réaliser l'ensemble des prescriptions d'exécution de la

S.N.C.F. pour les matières traitées par cette Commission Consultative.

La Réunion des C.S.E. recherchera ensuite les modalités d'application les plus souples pour la période transitoire.

R E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 42
(Séance du 16 Mai 1939)

OBJET : Examen d'un projet d'Instruction Générale sur la
prévention des avaries.

Ce projet établi d'accord avec le Service Commercial a
été approuvé par M. le Directeur Général.

Les C.S.E. sont bien d'accord sur les principes généraux
de l'instruction et sur la répartition envisagée pour les at-
tributions.

Ils demandent cependant que le document soit publié, non
sous la forme d'une Instruction Générale, mais sous la forme
d'une Note Générale, laquelle serait cependant distribuée aux
Inspecteurs, Sous-Inspecteurs et Contrôleurs des Circonscrip-
tions du Mouvement ainsi qu'aux Chefs de gare jusqu'à la 1ère
classe incluse : il en sera ainsi et la mention utile sera
inscrite à cet effet sur le document.

B.

S.N.C.F.

SERVICE CENTRAL
du MOUVEMENT.

5e Division.

C.S.E. N° 44

REUNION

des CHEFS du SERVICE de l'EXPLOITATION

MEMENTO N° 44

(Séance du 2 Juin 1939)

OBJET : Echange de vues sur la nouvelle réglementation du travail

Le Journal Officiel du 24 Mai a publié un décret du 19 Mai portant sur la réglementation du travail dans les Chemins de fer et les Entreprises de transports par terre. M. GOURSAT met les C.S.E. au courant des décisions de principe prises par M. le Directeur Général au sujet des modalités d'application de la nouvelle réglementation.

1° - Services Centraux, Régionaux et d'Arrondissement.

Le régime de la semaine anglaise sera maintenu et l'on s'attachera à donner le même horaire de travail aux Arrondissements des différents Services fonctionnant dans la même résidence, ainsi qu'aux Services Régionaux et d'Arrondissement de la même Région à Paris.

Le nouvel horaire de travail sera mis en vigueur à la date du 8 Octobre, mais pour éviter de changer à nouveau cet horaire et, le cas échéant, celui des trains à la date du 1er Novembre, il sera demandé au Ministre des Travaux Publics de fixer exceptionnellement du 8 Octobre 1939 au 8 Mars 1940 la période pendant laquelle on fera 46 heures dans les Services Centraux, Régionaux et d'Arrondissement.

2° - Agents de trains

La nouvelle réglementation sera mise en vigueur au 8 octobre et on rémunèrera les dérogations qui pourront se produire d'ici là, par rapport aux nouvelles règles de travail fixées par le décret du 19 mai.

On examinera l'intérêt qu'il peut y avoir à prévoir des services de navettes ou des services ne comportant pas de découcher; les horaires de certains trains seront, s'il y a lieu, retouchés en conséquence.

3° - Personnel des gares

La nouvelle réglementation sera également mise en vigueur dans tous les établissements au 8 octobre.

Les C.S.E. font néanmoins observer que pour atteindre cette date, ils pourront se trouver dans quelques gares dans l'obligation soit de changer certains agents de résidence, soit de reprendre du personnel actuellement mis à disposition du Service de la Voie.

M. GOURSAT demandera à M. le Directeur Général que l'on puisse appliquer la nouvelle réglementation du travail dans les gares avant le 8 octobre toutes les fois que cette mesure permettra d'éviter soit de déplacer des agents, soit de reprendre du personnel mis à disposition.

Le Service Central du Mouvement établira et fera publier, en temps voulu, une Note Générale destinée à remplacer la Note Générale "Mouvement", sous-série Personnel de l'Exploitation n° 1 A¹ du 1er janvier 1939, et sa circulaire d'application n° 1 du 5 mars 1939; cette Note Générale sera mise

au point au cours d'une prochaine réunion de la Commission Consultative des Affaires Administratives.

Le Service Central du Mouvement proposera au Service Central du Personnel une liste des travaux légers et spécifiquement discontinus pour lesquels il n'y aura pas lieu de tenir compte du minimum de 5 minutes dans le décompte des périodes d'inaction.

4° - Personnel de Direction, d'Inspection et de Contrôle.

Actuellement, on accorde aux agents soumis au régime du titre III du décret du 12 novembre 1938, une demi-journée de repos par semaine en sus de la journée de repos hebdomadaire; M. le Directeur Général a décidé de donner, à partir du 8 octobre, une journée de repos par mois de calendrier en plus du repos hebdomadaire.

A/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5e Division

C.S.E. N° 45

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 45
(Séance du 2 Juin 1939)

OBJET : Interrogations de sécurité.

Les C.S.E. sont d'accord, dans l'ensemble, sur le projet établi par la Commission Consultative des Affaires Administratives.

Quelques légères modifications de détail sont néanmoins apportées à sa rédaction. Le texte ainsi modifié fera l'objet d'une Note Générale que le Service Central du Mouvement fera publier dès que le tableau des filières aura été lui-même publié ainsi que la Note Générale devant donner la liste des divers examens et concours et le programme des épreuves de ces examens et concours.

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATIONMEMENTO N° 46
(Séance du 2 Juin 1939)*Il y a aussi les
subalternaires
qui sont omis dans
le présent memento
en C.E.A. il faudra
reprenne la question
qui, conformément à la
décision de C.S.E.
pour ceux qui sont rattachés
trouvent notés par
l'ant. (voir dossier)
signé : Dargou*
OBJET : Précisions relatives à l'organisation des
Arrondissements de l'Exploitation

La Commission Consultative des Affaires Administratives propose de donner quelques précisions complémentaires concernant l'organisation des arrondissements; ces précisions visent les grades à utiliser dans les services d'arrondissement et les gares, la notation du personnel et sa répartition en catégories en vue de la représentation auprès du Chef d'Arrondissement et du Chef de Service.

Les C.S.E. sont d'accord sur ces précisions; toutefois, ils envisagent d'y apporter les modifications suivantes :

1°) Les agents des Arrondissements chargés du Contrôle de la Comptabilité ne seront pas considérés, en ce qui concerne leur représentation, comme du personnel des services actifs; en conséquence, les agents du Contrôle de la Comptabilité seraient rattachés aux catégories suivantes :

Sous-Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation
catégorie: 104
Contrôleurs Techniques Principaux catégorie: 103
Contrôleurs Techniques catégorie: 102

2°) Les agents du Contrôle de route (à partir du grade de Contrôleur de route Adjoint) faisant partie des arrondissements seraient notés non pas par le Chef de la Circonscription des trains de l'arrondissement, mais par l'Inspecteur ou Inspecteur Divisionnaire chargés du Service du Contrôle de Route à la Division Régionale du Mouvement.

Le projet ainsi modifié sera renvoyé à la Commission Consultative des Affaires Administratives pour nouvel examen.

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 47

(Séance du 2 Juin 1939)

OBJET : Opportunité d'associer les Chefs d'Arrondissement à certaines conférences ou à certains voyages d'étude du Service Central du Mouvement.

La question s'est posée de savoir dans quelle mesure il y avait lieu d'intéresser les Chefs d'Arrondissement par des Conférences ou par des visites aux procédés utilisés sur les Régions autres que celle à laquelle ils appartiennent.

M.GOURSAT précise tout d'abord que les Chefs d'Arrondissement sont autorisés d'office à se rendre individuellement sur le territoire de n'importe quelle Région pour examiner sur place toute organisation ou installation présentant un intérêt particulier. Le Chef d'Arrondissement qui désire effectuer un tel voyage n'a qu'à s'entendre directement avec son Collègue sur le terrain duquel il a projeté de se rendre.

On peut également prévoir que, lorsqu'une Commission Consultative de Chefs de Division se réunit en province pour une visite d'installations, chaque Chef de Division se fasse accompagner par un ou deux Chefs d'Arrondissement de sa Région.

Il est décidé que des voyages d'étude seront organisés dans ces conditions par le Service Central du Mouvement pour la visite du poste de commandement de Nancy, des gares de Chasse et de Trappes.

En ce qui concerne les Conférences, les C.S.E. ne sont pas d'avis qu'il y ait lieu de réunir périodiquement ou même accidentellement tous les Chefs d'Arrondissement de toutes les Régions au Service Central du Mouvement pour leur donner directement des directives en vue de l'application d'une réglementation nouvelle. Par contre, ils acceptent très volontiers que, lorsque des dispositions nouvelles ont été mises en application depuis un certain temps, le Chef de Division du Service Central du Mouvement intéressé assiste à l'une des Conférences périodiques des Chefs d'Arrondissement de chaque Région et recueille directement de ces derniers les observations que peut soulever la mise en application de ces dispositions nouvelles.

M. GOURSAT décide qu'il sera ainsi procédé sur toutes les Régions à partir du mois d'Octobre en ce qui concerne :

1°) - l'utilisation du matériel à voyageurs pendant la saison d'été;

2°) - la nouvelle organisation des arrondissements et des postes de commandement.

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 48

(Séance du 2 Juin 1939)

OBJET : Questions diverses.1°) Prochaine Réunion : 30 Juin à CERBERE.

A la demande de M. TUJA, on mettra à l'Ordre du Jour la question de la politique de la S.N.C.F. en matière de places couchées dans les trains.

2°) Révision du Budget :

M. GOURSAT fait connaître aux C.S.E. qu'il a adressé le 15 mai ses propositions pour la révision trimestrielle du Budget d'Exploitation.

Le total des dépenses prévues n'a pas été modifié; il a été seulement procédé à quelques virements entre articles sur les dépenses autres que le Personnel.

3°) Trains de Messageries et de Marchandises :

M. GOURSAT attire l'attention des C.S.E. sur l'augmentation des parcours et la diminution de la charge moyenne des trains de messageries ou de marchandises constatées en Mars sur quelques Régions.

4°) Trains de voyageurs :

M. GOURSAT recommande aux C.S.E. de prévoir des compositions suffisantes pour les trains de voyageurs à long parcours. Les parcours kilométriques viennent, en effet, d'être réduits d'une manière sensible à la date du 15 mai : de vives réclamations ne manqueraient pas de se manifester si les voyageurs venaient à être transportés dans des conditions défectueuses en ce qui concerne le nombre de places offertes.

F

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 49

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 43
(Séance du 30 Juin 1939)

OBJET : Questions diverses

- 1°) Prochaines réunions: lundi 10 et jeudi 27 Juillet.
- 2°) Les Services Financiers ont approuvé les propositions du memento C.S.E. 34 relatif aux vérifications de comptabilité confiées aux Arrondissements d'Exploitation.
- 3°) M. Goursat remet aux C.S.E. des copies de la lettre que M. le Directeur Général a adressé au Service Central M à propos du rapport annuel sur l'exercice 1938.
- 4°) M. Goursat signale l'intérêt de l'offre d'emploi adressé par la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (lettre du 13 Juin du Service Central P)
- 5°) M. Goursat remet copie du projet de réfection du titre IV du décret du 11-11-17. Ce projet, adopté par la Commission de révision, présente d'intéressantes simplifications des règles de composition des trains.
- 6°) M. Goursat remet à chaque C.S.E. un fichet résumant l'enca-drement, en nombre, des fonctionnaires supérieurs, des Di-visions du Service Régional et des Arrondissements d'Exploi-tation de sa Région. Les indications d'échelles ne peuvent être données par lui pour le moment.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

C.S.E. N° 50

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 50
(Séance du 30 Juin 1939)

OBJET : Facilités à offrir au public pour les trajets combinés entre Chemin de fer et Services routiers de remplacement de trains.

A la suite des débats de l'Office des transports du Centre-Ouest (Bourges - 5 juin 1939), M. le Président GUINAND a promis :

- a) de donner satisfaction à une demande instamment formulée que les bureaux de renseignements des gares puissent être en mesure de renseigner les voyageurs à destination des localités situées sur des lignes fermées au service des voyageurs;
- b) de faire étudier l'amélioration des relations mixtes fer - route, tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que celui des bagages.

En ce qui concerne a), il est décidé après discussion :

1 - que les pages roses du Chaix seront transformées, au service du 8 octobre 1939, de manière à donner pour tous les services de remplacement de trains (1) tous les renseignements d'horaires et un certain nombre de renseignements tarifaires (billets et bagages). Ces derniers seront le plus complets possible toutes les fois que leur inscription n'entraînera pas de modifications trop importantes de la composition des pages.

....

(1) - y compris ceux exécutés à titre libre qui auront accepté de payer une redevance.

2 - que les Régions - autres que Sud-Est - publieront, au 8 octobre 1939, un document complémentaire qui donnera pour les seuls services de remplacement de trains (1) les renseignements tarifaires qui n'auront pu être inscrits au Chaix comme indiqué au 1^{er} ci-dessus.

Ce document sera inspiré du document "Services Routiers" publié par le Sud-Est mais ne comportera pas les renseignements concernant les services de correspondance et d'enlèvement de bagages à domicile comme ce dernier.

3 - le document complémentaire ci-dessus sera distribué par la Région à toutes ses gares recevant le Chaix régional.

Les gares pourvues du Chaix général recevront l'ensemble des documents complémentaires des Régions.

En ce qui concerne b), on demandera aux Régions d'envisager rapidement les cas d'application - dans le sens de l'extension - des principes indiqués dans les Instructions 2 et 3.

Dans ce but, les Régions devront porter des propositions d'extension dans le cadre régional à une réunion prochaine de spécialistes qui sera convoquée par le Service Commercial (2^{ème} Division) et à laquelle assistera un représentant du Service Central du Mouvement (1^{ère} Division).

(1) - y compris ceux exécutés à titre libre qui auront accepté de payer une redevance.

Service Central

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO n° 51

(Séance du 30 Juin 1939)

1480
4

OBJET : Versement au profit de la S.N.C.F. par certaines entreprises routières de transport de voyageurs, liées par traités avec la S.N.C.F., de redevances constituant une contrepartie des avantages qu'elles retirent de ces traités.

De toutes parts, on incite la S.N.C.F. à établir, dans l'intérêt du public, des liaisons étroites avec les entreprises routières de voyageurs.

En échange des avantages que ces entreprises retireront de leurs liaisons avec la S.N.C.F., celle-ci paraît en droit de leur demander une redevance.

La C.C.M.V. a étudié la question et établi des propositions qui ont reçu l'agrément des Services Centraux C et M.

Les C.S.E. acceptent ces dispositions en apportant quelques retouches de détail à la note 11.304.0/3 qui les expose, en particulier :

- a) on attribuera aux entreprises libres, non le "pavillon S.N.C.F.", mais la dénomination de "correspondance de la S.N.C.F."
- b) la redevance à percevoir devra être déterminée par la Région intéressée, en se basant sur un barème au km-voiture inscrit au Chaix; toutefois la somme annuelle à verser ainsi déterminée pourra être adaptée pour tenir compte des caractéristiques et des possibilités de chaque entreprise.

La note de la C.C.M.V. ainsi amendée fera l'objet d'instructions aux Régions.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

C.S.E. N° 52

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 52
(Séance du 30 Juin 1939).

OBJET : Nouveau format de certaines affiches touristiques

11-50
4

Pour tenir compte des suggestions répétées des spécialistes de la publicité et par analogie avec les dispositions adoptées par certains Réseaux Etrangers, britanniques en particulier, le Service Commercial envisage de créer, pour être exposées en territoire français seulement, des affiches illustrées au format 124 x 100, en plus du format habituel 62 x 100.

Les Services Centraux M et V, qui ont collaboré avec le Service Commercial et les Services Régionaux d'Exploitation pour fixer les principes de l'affichage technique, administratif, publicitaire, touristique, etc... par une Note Générale actuellement soumise à l'approbation de Monsieur le Directeur Général, sont favorables à la mesure.

Les C.S.E. acceptent volontiers la création de ce nouveau format d'affiches illustrées.

Il est décidé que la Commission de publicité examinera les points suivants :

a) fixation sur chaque Région du nombre d'emplacements possibles pour les affiches du nouveau format, dans l'ensemble des établissements de l'Exploitation;

b) examen de la possibilité d'abaisser le prix de cession des affiches illustrées aux Chambres de Commerce, Syndicats d'Initiative etc..., opportunité de les fournir gratuitement sur demande de Syndicats d'Initiative étrangers;

c) recherche des mesures à prendre pour éviter que les gares ne reçoivent un nombre d'affiches illustrées, disproportionné avec leurs possibilités d'affichage : éventuellement fourniture à chaque Région, au début de chaque mois, d'un nombre d'exemplaires limité à sa demande mensuelle.

Cv

S.N.C.F.

C.S.E. N° 53

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 53

(Séance du 30 Juin 1939)

OBJET : Extension aux autres Régions du service spécial organisé par la Région du Nord avec l'Agence Duchemin, pour l'enlèvement et la livraison dans Paris des bagages des voyageurs en provenance ou à destination de certaines stations balnéaires)

La question a été examinée par les Services Centraux C et M avec la C.C.M.V.

Les C.S.E. estiment qu'il est maintenant trop tard pour prendre à ce sujet une mesure nouvelle quelconque en vue de la saison d'été 1939.

La question est renvoyée à la C.C.M.V. qui devra la revoir en Octobre à la lumière de l'expérience de l'été 1939 et faire de nouvelles propositions.

P

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 54

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 54

(Séance du 30 Juin 1939)

OBJET -- Renseignements relatifs à l'utilisation des
Entreprises.

1°) Chantiers complètement repris aux entreprises.

Toutes les Régions, sauf l'Ouest, ont augmenté dans la mesure convenable les "effectifs autorisés" de leurs établissements au fur et à mesure des reprises de chantiers pour une période de longue durée. L'Ouest régularisera sa situation dans les relevés fournis au 30 Juin.

Les C.S.E. demandent que la C.C.A.A. examine dans sa prochaine réunion (5 Juillet) si tous les chiffres donnés ci-après sont bien corrects et si, de même, on a régularisé les "effectifs autorisés" à l'occasion du renvoi des auxiliaires qui étaient utilisés à peu près en permanence et leur remplacement par des Agents du cadre permanent en surnombre.

2°) Agents en surnombre utilisés au 1er Juillet dans des
chantiers d'Exploitation maintenus aux entreprises.
Approximativement :

Est	....	40
Nord	...	35
Ouest	..	100
Sud-Ouest	.	0
Sud-Est	...	0
Total		175

3°) Réduction de l' "effectif autorisé" correspondant à la
reprise éventuelle, sous régime 45 heures, de toutes les
Organisations d'entreprises existant au 31-12-37 et dont les
traités ont été résiliés jusqu'au 1er Juillet 1939 in-
clus.

Approximativement:

Est	.....500	(dont 260 enrayage)
Nord	....215	
Ouest	..650	
Sud-Ouest	. 60	
Sud-Est	..1000	(dont 120 enrayage)

Total 2425

4°) Augmentation de l' "effectif autorisé" correspondant au renvoi éventuel de toutes les entreprises restant en fonctions après le 1-7-39.

Approximativement :

Est	..... 200
Nord	..... 400
Ouest	..... 390
Sud-Ouest	..... 400
Sud-Est	..... 275

Total 1665

P

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 55

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MELEMENTO N° 55

(Séance du 30 Juin 1939)

OBJET : Modalités d'application de l'Ordre Général 23
sur l'avancement en grade.

Bien des détails sont à régler pour éviter qu'on
n'opère en pratique de manières parfois différentes dans
l'application des règles de l'Ordre Général 23.

Les C.S.E. donnent mission à la C.C.A.A. d'examiner
dès sa prochaine réunion (5 Juillet) les modalités à pré-
voir, d'ailleurs assez souples, qui devront être recomman-
dées pour tous les cas douteux. Le Service Central M se
rapprochera, quand il y aura lieu, du Service Central P
avant de notifier les solutions à adopter.

Cv

S.N.C.F.

C.S.E. n° 56

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 56

(Séance du 30 Juin 1939
-----)

OBJET : Embauchage en 1939 des Attachés des Groupes I et II pour
l'Exploitation -

Vu 8.0
4

M. GOURSAT indique que les besoins en Attachés de Groupe I pourront vraisemblablement être couverts, mais avec un choix assez réduit.

Pour ce qui est du Groupe II, il y a pénurie très accusée : 5 candidats pour 13 postes. Les C.S.E. sont invités à provoquer d'urgence de nouvelles candidatures.

M. GOURSAT adressera avant le 5 Juillet à chaque C.S.E. une première liste d'Attachés des Groupes I et II qu'il propose de lui affecter; les C.S.E. voudront bien hâter leur réponse.

Les C.S.E. insistent pour avoir connaissance des conditions pécuniaires décidées pour les débuts de carrière de chaque Groupe d'Attachés. M. GOURSAT croit que la question, déjà examinée par le Comité de Direction, n'est pas complètement au point : il demandera au Service Central du Personnel de donner les renseignements utiles.

S.T.C.F.

C.S.E. N° 57

Service Central
du Mouvement

5^{ème} Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 57

(Séance du 10 juillet 1939)

OBJET : Questions diverses1° - Prochaines Réunions des C.S.E. :

- le Jeudi 27 juillet, comme il est déjà prévu (M. TUJA adressera un fichet à chacun des C.S.E.)
- au cours de la 2^{ème} quinzaine d'août à une date qui sera précisée en temps utile.

2° - Approbation de diverses propositions

présentées par la Commission Consultative des Chefs
de Division du Service Général.

La Réunion des C.S.E. accepte les propositions
indiquées ci-après; chacun des C.S.E. fera le nécessaire
pour la mise en application.

a) - Mémento C.C.A.A. N° 42 relatif aux
relations entre les Arrondissements de Régions différentes.

Etant entendu que l'autorisation de corres-
pondance directe entre Chefs d'Arrondissement de Régions
différentes, dans les mêmes conditions qu'ils le font
avec leurs Collègues de leur propre Région, visera

....

toute nature de questions, exception faite pour ce qui a trait aux mutations de personnel.

b) - Mémento C.C.A.A. N° 46, concernant l'étude des modalités techniques d'application de l'Ordre Général 23 sur l'avancement en grade.

c) - Mémento C.C.A.A. N° 48, concernant le grade et l'affectation à prévoir pour les Assistants techniques affectés aux Arrondissements pour la Coordination.

d) - Mémento C.C.A.A. N° 49, relatif aux grades à prévoir pour les agents de l'Exploitation spécialisés dans la conduite des engins motorisés.

Etant entendu que ces indications ne visent pas ceux des agents qui sont chargés de l'entretien de ces appareils.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

C.S.E. N° 58.

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 58

(Séance du 10 Juillet 1939)

OBJET : Organisation du Service de la Surveillance
générale.

Sur demande de M. le Président du Conseil d'Administration, une Commission présidée par M. SURLEAU a procédé, le 1er Mars dernier, à un examen général de la question.

De leur côté, les Chefs de Service de l'Exploitation et les Directeurs des Services Centraux C. F. et M. ont déterminé la répartition des attributions en ce qui concerne la répression des fraudes et vols en matière de transports de marchandises: voir mémento N° 23 C.S.E. du 31 Mars.

Un projet d'Instruction a été établi par une Sous-Commission composée des Inspecteurs, Chefs des Services Régionaux de Surveillance Générale; ce projet a été mis au point par la Commission Consultative des Chefs de Division du Service Général.

La Réunion des C.S.E. examine ce projet et y apporte quelques modifications de détail.

Certains C.S.E., tout en étant d'accord sur le texte du chapitre 1er du projet, se demandent s'il est bien opportun de le faire figurer dans une Note Générale diffusée jusqu'aux Chefs d'Arrondissement : ils estiment que ce texte alourdit le projet sans grand intérêt. M. GOURSAT pense qu'il peut être intéressant, pour les Chefs d'Arrondissement de connaître l'organisation des Services Centraux et la répartition des attributions : il estime donc qu'il est préférable de maintenir dans le projet considéré le chapitre 1er qui, après impression, ne comportera guère qu'une page et demie.

La Note mise au point va être soumise à l'approbation de M. le Directeur Général.

S.N.C.B.

Service Central
du Mouvement5^{ème} DivisionR E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 59

(séance du 10 juillet 1939)

OBJET : Application du Règlement de travail annexé au
décret du 19 mai 1939 -

La question a fait l'objet d'un premier examen
en réunion des C.S.E. (mémento N° 44).

1° - Personnel des trains -

La lettre de M. le Directeur Général N° 700/2
du 30 juin 1939 donne des précisions sur les conditions
de mise en application.

Il est recommandé de ne procéder à des modi-
fications de roulement qu'en cas de nécessité absolue.

Cependant les roulements qui viendraient à
être refaits pour une raison quelconque (modification des
horaires, coordination, etc...) avant le 8 octobre,
devraient être établis suivant la nouvelle réglementation.

Le personnel du service facultatif sera, dès
maintenant, commandé d'après les nouvelles règles de
travail.

2° - Personnel sédentaire -

Les Régions vont recevoir prochainement, d'une part, l'Ordre Général notifiant le texte du nouveau Règlement de travail, d'autre part, la Note Générale précisant les règles à suivre pour les tableaux de service et roulements de repos.

Sur demande instante des C.S.E., il est convenu que les études des nouveaux tableaux de service ne seront pas demandées aux Arrondissements tant que n'aura pas été publié l'Arrêté ministériel relatif à l'inaction. M. GOURSAT va intervenir pour que le dit Arrêté soit publié le plus rapidement possible.

M. GOURSAT examine avec les C.S.E. un projet de lettre à soumettre à la signature de M. le Directeur Général pour donner les directives techniques d'application du nouveau Règlement de travail, lettre qui se substituera à la lettre D 4510/6 du 8 février 1939 qui traitait du même objet pour l'application du Règlement du 12 novembre 1938. Le Service Central M va soumettre ce projet au Service Central P avant présentation au Directeur Général.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement5^{ème} Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 60

(Séance du 10 juillet 1939)

OBJET : Budget d'Exploitation1° - Résultats des cinq premiers mois de 1939 :

M. GOURSAT en donne connaissance aux C.S.E.

2° - Rectifications au 15 mai 1939 du budget
d'Exploitation 1939 :

Les Chefs d'Exploitation n'ont pas
d'objection aux rectifications qui ont été
apportées aux chiffres les concernant.

3° - Préparation du budget de 1940 :

M. GOURSAT donne lecture de la lettre qui va
être adressée aux Directeurs de Régions pour
l'établissement des propositions concernant
le Chapitre II des dépenses du budget d'Ex-
ploitation 1940. Il commente les principaux
passages de cette lettre et insiste pour que
les délais de fourniture des propositions
soient bien respectés.

S.N.C.B.

Service Central
du Mouvement5^{ème} DivisionR E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATIONMEMENTO N° 59
(séance du 10 juillet 1939)

OBJET : Application du Règlement de travail annexé au
décret du 19 mai 1939 -

La question a fait l'objet d'un premier examen
en réunion des C.S.E. (mémento N° 44).

1° - Personnel des trains -

La lettre de M. le Directeur Général N° 700/2
du 30 juin 1939 donne des précisions sur les conditions
de mise en application.

Il est recommandé de ne procéder à des modi-
fications de roulement qu'en cas de nécessité absolue.

Cependant les roulements qui viendraient à
être refaits pour une raison quelconque (modification des
horaires, coordination, etc...) avant le 8 octobre,
devraient être établis suivant la nouvelle réglementation.

Le personnel du service facultatif sera, dès
maintenant, commandé d'après les nouvelles règles de
travail.

2° - Personnel sédentaire -

Les Régions vont recevoir prochainement, d'une part, l'Ordre Général notifiant le texte du nouveau Règlement de travail, d'autre part, la Note Générale précisant les règles à suivre pour les tableaux de service et roulements de repos.

Sur demande instante des C.S.E., il est convenu que les études des nouveaux tableaux de service ne seront pas demandées aux Arrondissements tant que n'aura pas été publié l'Arrêté ministériel relatif à l'inaction. M. GOURSAT va intervenir pour que le dit Arrêté soit publié le plus rapidement possible.

M. GOURSAT examine avec les C.S.E. un projet de lettre à soumettre à la signature de M. le Directeur Général pour donner les directives techniques d'application du nouveau Règlement de travail, lettre qui se substituera à la lettre D 4510/6 du 8 février 1939 qui traitait du même objet pour l'application du Règlement du 12 novembre 1938. Le Service Central M va soumettre ce projet au Service Central P avant présentation au Directeur Général.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

C.S.E. N° 61

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 61

(Séance du 10 Juillet 1939)

OBJET : Renseignements relatifs à l'utilisation des
Entreprises.

1°) - M. GOURSAT remet aux C.S.E. copie de la
dépêche ministérielle du 26 juin 1939 (Direction Générale
des Chemins de fer - 1er et 6ème Bureaux), qui donne
à la S.N.C.F. de nouvelles précisions concernant
l'utilisation des Entreprises.

En ce qui concerne le projet de réponse préparé
à ce sujet, il donne connaissance de la partie qui
se rapporte aux travaux intéressant les Services
d'Exploitation.

2°) - Comme conséquence de cette nouvelle dépêche
ministérielle, il sera possible de rendre ultérieurement
(c'est-à-dire lorsqu'il n'y aura plus d'excédents
d'effectifs) aux Entreprises l'activité qu'elles
avaient au 31 décembre 1937, toutes les fois qu'on

pourra établir que cette solution est plus avantageuse pour la S.N.C.F. que l'organisation du service à l'aide d'auxiliaires.

De toute manière, il ne saurait être question pour le moment de rendre aux Entreprises des chantiers dont les traités ont été résiliés ou complètement suspendus. Par contre, il n'y a pas lieu de poursuivre de nouvelles résiliations de traités, sauf cas particulier.

Les Services Régionaux d'Exploitation devront, s'ils ont certains traités devant venir à expiration avant la fin de 1940 signaler les cas de cette nature au Service Central M pour examen des dispositions particulières à prendre.

3°) - Dès maintenant, toutes les fois qu'un Service Régional d'Exploitation sera conduit à passer un avenant avec une Entreprise, il devra y introduire un article donnant à celle-ci l'obligation d'utiliser, si la S.N.C.F. le demande, du personnel en surnombre jusqu'à une proportion de 50 % du personnel utilisé sur chacun des Chantiers.

Il sera précisé que la S.N.C.F. sera remboursée par l'Entreprise au taux moyen auquel celle-ci paierait le personnel s'il était recruté par elle: il suffira de prévoir cette formule de principe sans indiquer dans le texte de précisions chiffrées.

....

Si on n'est pas conduit à passer prochainement un avenant avec une Entreprise, c'est par simple échange de lettres, conformes aux données ci-dessus, que sera établi l'accord relatif à l'utilisation du personnel S.N.C.F. en surnombre.

La lettre relative à la préparation du Budget d'Exploitation 1940 prescrit, par ailleurs, de passer très prochainement les accords considérés, de manière à ce qu'ils puissent être en application au plus tard le 8 octobre prochain.

SUD-OUEST : suppression du W.L. 1/2/3 des trains 67/68, création de services de couchettes 2^{ème} et 3^{ème} classes dans les trains 31/132 et 155/12 Paris-Tarbes, 33 et 34 Paris-Bordeaux, 115 et 102 Bordeaux-Marseille,

(On reverra ce programme avec la Région).

Comme, dans cette période, on ne disposera pas de couchettes à 6 places par compartiment, nous sommes fondés à fixer le taux des suppléments- couchettes de 2^{ème} classe à une valeur égale à celle des couchettes de 1^{ère} classe.

b) A partir du moment -19 mai 1940 vraisemblablement pour SUD-EST et SUD-OUEST - où des voitures-couchettes de 2^{ème} classe à 6 places par compartiment permettront d'assurer la majorité des services de couchettes 2^{ème} classe sur une Région, on réduira le prix des suppléments de ce type de place sur cette Région à 40 Fr jusqu'à 600 Kms (au lieu de 50 Fr) et à 60 Fr au-dessus de 600 Kms (au lieu de 75 Fr).

Jusqu'à transformation totale des compartiments 2^{ème} classe sur cette Région, les voyageurs bénéficieront de couchettes de 2^{ème} classe à 4 places par compartiment, au taux réduit.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5^{ème} Division

R E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 62

(séance du 10 juillet 1939)

OBJET : Examen de la politique des places couchées dans les trains de voyageurs de la S.N.C.F.

Compte tenu des décisions déjà acquises⁽¹⁾ au sujet :

- du principe de l'extension des places couchées de 2^{ème} et 3^{ème} classes,
- des agencements futurs des compartiments couchettes (4 places en 1^{ère} classe, 6 places en 2^{ème} classe, 6 places en 3^{ème} classe),
- des commandes prévues au plan quinquennal et des transformations de voitures à exécuter avant le 15 mai 1939 pour la mise en application de cette politique,
- du taux des suppléments de places couchées, on procède à un large échange de vues sur la question afin d'en saisir tous les aspects et d'aboutir à des règles iniformes d'application.

1°- En ce qui concerne les wagons-lits, il est précisé que, dans l'esprit du nouveau traité avec la C.I.W.L. (article 5 - Exclusivité) il faut laisser à cette Compagnie le soin de l'exécution des places couchées avec draps sur les relations importantes qui justifient un W.-L.

Les places couchées avec draps de la S.N.C.F. ne pourront subsister que dans les trains où il n'y a pas de service W.-L. ou, dans les trains à plusieurs tranches comprenant un ou plusieurs W.-L., dans la ou les tranches qui ne justifient pas la circulation d'un W.-L.

2°- Par contre, il faut réduire progressivement et supprimer⁽¹⁾ totalement au 19 mai 1940 les services W.-L. 3^{ème} classe du régime intérieur.

3°- Comme conséquence du 1°, les places couchées avec draps de la S.N.C.F. ne pourront plus exister que sur ~~des~~ relations secondaires. Par suite, les lits-salons de la Région du SUD-EST devront être supprimés et les voitures comportant ce type de places seront transformées :

- soit en voitures d'autres types n'offrant plus de lits-salons,

....

(1) - ~~on~~ ne pourra accepter d'exception que pour les services W.-L. 3^{ème} classe internationaux.

En résumé, on situation définitive on aura comme places couchées :

	(W.-L. - 1 ^{ère} classe)	places de la C ¹⁰
<u>avec draps</u>	(W.-L. - 2 ^{ème} classe)	des Wagons-Lits
	(Lits-toilette	- places de la S.N.C.F.
	(couchettes de 1 ^{ère} classe	
<u>sans draps</u>	(couchettes 2 ^{ème} classe	
	(couchettes 3 ^{ème} classe	

Il n'y aura plus de lits-salons, ni de W.L. 3^{ème} classe⁽¹⁾, ni de couchettes-toilette, ni de hamacs.

Pendant la période transitoire qui précèdera la situation définitive on est d'accord sur les mesures suivantes :

a) au 8 octobre 1939, relèvement général des suppléments de couchettes de manière à atteindre les taux prévus pour la situation définitive.

Corrélativement, amorce d'un certain nombre de nouveaux services⁽²⁾ de couchettes de 2^{ème} et 3^{ème} classes sur les Régions du SUD-OUEST et du SUD-EST, en conformité avec les directives ci-dessus :

SUD-EST : création de couchettes 2^{ème} classe dans les trains 15 et 16; suppression du W.L. 3^{ème} classe des trains 651/658.

....

(1) -sauf, éventuellement, en service international.

(2) - à l'aide de voitures prélevées sur les Régions OUEST et EST.

- soit en voitures offrant des lits-toilette, comportant par compartiment deux places superposées (sens transversal) avec draps. (Par exemple, les voitures A^2LB^4 de cette région seront transformées en $A^2cL^2B^4c^2$).

On examinera si, comme sur l'OUEST, un voyageur seul ne pourrait occuper le compartiment lits-toilette entier, moyennant le paiement d'un billet de 1^{ère} classe et de 2 suppléments de lits-toilette.

4° - Pour réduire le nombre de suppléments de couchettes, on admet que le supplément de couchettes-toilette de la Région du SUD-EST sera supprimé. Les places de couchettes-toilette de cette Région seront offertes au même prix que les couchettes ordinaires : toutefois ce type de places sera affecté à des relations choisies (Trains Marseille-Littoral).

5° - Il est également entendu que dès qu'on disposera d'un nombre de voitures couchettes de 3^{ème} classe suffisant pour en doter les services actuellement assurés par hamacs, ces derniers dispositifs seront supprimés : ils n'existaient d'ailleurs qu'à titre transitoire jusqu'à mise au point d'une politique de places couchées de 3^{ème} classe.

....

6°.- Pour éviter de mettre en compétition dans un même train certains types de places couchées, on convient des règles suivantes :

a) dans les trains comportant un W.-L. (1-2) il n'y aura pas de couchettes ordinaires de 1^{ère} classe.

Il pourra y avoir des couchettes 2^{ème} et 3^{ème} classes.

b) Dans les trains de toutes classes ne comportant pas de W.-L., il pourra y avoir simultanément des couchettes de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classes.

Eventuellement, dans les conditions fixées au 1°, les trains du a) et du b) pourront comporter des places S.N.C.F. avec draps qui s'appelleront lits-toilette.

7°.- On précise que les couchettes 1^{ère} et 2^{ème} classes continueront à donner lieu à la fourniture gratuite d'oreillers.

Par contre, il n'y aura pas d'oreillers gratuits dans les couchettes de 3^{ème} classe.

8°.- Les taux de supplément couchettes comportent une coupure à 600 Kms.

Pour tenir compte de certaines situations particulières (Brest 619 Kms, etc....), le Service Commercial examinera la possibilité de fixer la coupure à 650 Kms (ou même peut-être 700 Kms).

h
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 63

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 63

(Séance du 27 juillet 1939)

OBJET : Questions diverses -

1°) Prochaines réunions des C.S.E.

Les Directeurs de l'Exploitation des Régions ont demandé que leurs Chefs de Service soient de préférence absents la même semaine. En conséquence, la réunion des C.S.E. se tiendra en principe la 1ère semaine de chaque mois.

Prochaine réunion: le Mercredi 6 Septembre à 9h00.

2°) Amortissement du matériel roulant.

M. GOURSAT donne quelques indications sur les dispositions envisagées pour se débarrasser des vieux wagons garés qui encombrant inutilement les voies des gares.

Le Service Central du Matériel envisage de vendre en 1939 12.000 vieux wagons et d'en démolir 5.800 ainsi que 2.400 vieilles voitures.

Ces opérations nécessitent évidemment des triages et des mouvements de wagons.

Les Services d'Exploitation devront fournir les machines de manoeuvres nécessaires et mettre en marche le cas échéant les trains nécessaires aux dites opérations.

3°) Gratifications en matière de vérification de poids

Les C.S.E. ont reçu du Service Commercial un projet de Note relatif à l'attribution de gratifications aux agents qui découvrent des fraudes en matière de poids ou de nature de marchandises.

Ceux qui auraient des observations à présenter sont invités à les adresser au Service Commercial; la question sera, le cas échéant, portée à l'Ordre du Jour de la prochaine réunion des C.S.E.

4°) Sursis à accorder pour le départ en retraite des Fonctionnaires Supérieurs.

Les C.S.E. qui ne l'ont pas encore fait, voudront bien adresser au Service Central du Personnel leurs propositions éventuelles de sursis pour la mise à la retraite des Fonctionnaires Supérieurs qui atteindront dans le courant de 1940, compte tenu de leur situation de famille, l'âge limite visé par l'article 19 du décret-loi du 12 novembre 1938. Ils sont priés de tenir au courant le Service Central du Mouvement.

A ce sujet, M. GOURSAT demande aux C.S.E. de bien vouloir lui signaler au fur et à mesure les vacances susceptibles de se produire parmi les Fonctionnaires Supérieurs de leur Région, de manière à permettre de réaliser parmi les Fonctionnaires de Régions différentes un certain équilibre dans l'avancement.

Au cours de la Réunion d'Octobre on examinera en détail les besoins et les ressources de chaque Région en Fonctionnaires Supérieurs d'Exploitation, pour prévoir des nominations par mutation d'une Région à l'autre en 1940.

cl.

S.N.C.F.

C.S.E. N° 64

Service Central
du MOUVEMENT

REUNION

DES CHEFS du SERVICE de l'EXPLOITATION

5^{ème} Division

MEMENTO N° 64

(Séance du 27 juillet 1939)

OBJET : Surveillance de l'exécution des transports G.V.
et P.V.

Il est décidé après discussion qu'il existera dans les Arrondissements de chaque Région un agent spécialisé d'échelles 8 à 10 (Contrôleur Technique Adjoint ou Contrôleur Technique) chargé de la surveillance sur le terrain de l'exécution des transports G.V. et P.V.

La création de cet agent n'aura pas pour effet de dispenser les Inspecteurs et Contrôleurs de l'Exploitation (Mouvement) de cette partie de leur service, mais le Contrôleur Technique spécialisé sera à disposition du Chef d'Arrondissement pour se rendre à l'improviste sur un point quelconque de l'Arrondissement et examiner sur place la manière dont s'effectuent non seulement l'exécution des transports mais aussi l'emploi et la répartition du matériel, l'acheminement des wagons et des colis, le fonctionnement des triages, etc..

Les Chefs d'Arrondissement devront tenir la main à ce que cet agent spécialisé ne soit pas détourné de son affectation et occupé à d'autres besognes. Il est désirable qu'il opère non pas par rapports écrits mais simplement par fiches indiquant d'une manière précise les faits qu'il aura pu constater.

Cet agent n'aura dans aucun cas à donner des instructions aux agents des garos.

Il sera bon que le Chef d'Arrondissement ou son Adjoint le reçoive périodiquement pour recueillir verbalement ses observations et suggestions et lui donner toutes directives ou instructions.

Par ailleurs, toutes les Divisions Régionales du Mouvement possèdent aussi des agents de contrôle mobile qui leur sont directement attachés. Dans certaines d'entre elles ces agents sont convoqués périodiquement par le Chef de Division ou par son Adjoint; cette méthode est à étendre à toutes les Régions.

Il y aura également intérêt à ce que les agents de contrôle des Arrondissements soient fréquemment convoqués à la Division Régionale du Mouvement en même temps que les Contrôleurs attachés à celle-ci; en particulier pour les faire coopérer à l'examen sur le terrain de la même question (régularité dans l'acheminement d'un certain courant de trafic ou exécution de la répartition d'une même catégorie de matériel, par exemple): ils recevront ainsi les mêmes directives générales et ils bénéficieront des observations faites par les uns ou par les autres.

Les effectifs du personnel affecté au contrôle de l'exécution des transports paraissent pouvoir être fixés dans chaque Région aux chiffres suivants :

Régions	Arrondissements	Service Régional	Total
NORD	6	4	10
OUEST	10	9	19
SUD-EST	10	10	20
EST	9	7 ⁽¹⁾	16
SUD-OUEST	8	4	12

(1) dont un à Strasbourg.

h
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 65

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 65

(Séance du 27 juillet 1939)

OBJET : Examen de la liste des Instructions Générales à publier par la Division du Mouvement - Marchandises.

M. GOURSAT remet aux Chefs de Service de l'Exploitation une liste donnant la nomenclature des instructions déjà parues et de celles que le Service Central du Mouvement se propose de publier; elle donne également les indications sur la manière dont le Service Central M envisage de grouper ces instructions entre elles pour en réduire le nombre.

Il y aura notamment deux documents fondamentaux: l'un sur le lotissement, l'autre sur le wagonnage et l'acheminement des colis de détail P.V. Il paraît difficile de préciser exactement dès maintenant quel sera finalement le nombre des instructions publiées et quel sera l'objet de chacune d'elles.

On s'efforcera de réduire le nombre des instructions, tout en essayant dans la mesure du possible qu'il ne soit distribué aux intéressés que ce qui est réellement susceptible de les intéresser.

h

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E.n° 66

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°66

(Séance du 27 Juillet 1939)

OBJET : Organisation du contrôle de route et du service intérieur des voitures.

Il est procédé à l'examen du projet de **Note** générale préparé par le Service Central M au sujet du contrôle de route et du service intérieur des voitures.

Les C.S.E. sont d'accord dans l'ensemble sous réserve de quelques modifications de rédaction.

Ils voudront bien examiner les répercussions que la mise en application du projet dont il s'agit est susceptible d'entraîner notamment sur les effectifs de leur Région et soumettront au Service Central M l'organisation qui pourrait être réalisée dans le cadre de cette nouvelle instruction.

Cette organisation sera examinée par la Commission Consultative des Affaires Administratives.

inexacts; les besoins sont presque toujours indiqués hors de proportion avec les chargements à effectuer.

Les Chefs d'Exploitation font observer qu'il est matériellement impossible de tenir ces états de façon correcte étant donné que les renseignements ne peuvent être transmis que par téléphone.

Il est finalement décidé que ces états ne seront plus fournis pendant la période de concentration.

La 2ème Division du Service Central du Mouvement précisera aux Régions les renseignements essentiels à leur fournir pour leur permettre d'effectuer la répartition du matériel.

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n°67

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 67

(Séance du 12 Septembre 1939)

● OBJET : -Répartition du matériel

M. GOURSAT attire l'attention des Chefs du Service de l'Exploitation sur deux problèmes particulièrement importants et urgents de répartition du matériel.

Il s'agit, d'une part, de l'alimentation de la Région du Sud-Ouest en plats ordinaires, d'autre part, de l'alimentation de la Région du Sud-Est en plats de la 4ème catégorie.

1°) - Ravitaillement de la Région du Sud-Ouest en plats ordinaires.

Il est rappelé que toutes les rames ayant servi à l'exécution d'un transport militaire doivent être retournées à la Région d'origine; on doit donc éviter de les déformer et d'enlever les étiquettes dont elles ont été munies pour leurs trajets à charge. Les rames en retour ne doivent pas être arrêtées par les Régions qu'elles ont à traverser pour atteindre leur Région d'origine.

Les rames en retour ne doivent pas être comptées dans les prestations de matériel que les Régions sont appelées à fournir en exécution des ordres de répartition reçus du Service Central du Mouvement.

Un retard s'est produit dans la restitution de rames en retour au début des opérations de concentration; il est donc nécessaire de venir en aide à la Région du Sud-Ouest qui a des chargements très importants à effectuer au cours des 12ème, 13ème et 14ème jours de la mobilisation.

A cet effet, la Région de l'Ouest enverra immédiatement 8 trains de plats à la Région du Sud-Ouest par Bordeaux et s'efforcera d'en fournir davantage; exceptionnellement, si le débit de la ligne de Saumur à Bordeaux se révèle insuffisant, une entente pourra intervenir entre les Régions Ouest et Sud-Ouest pour écouler les trains par d'autres transits.

La Région Ouest conservera les rames en retour du courant P.

La Région du Nord enverra immédiatement 5 trains de plats à la Région de l'Ouest par Achères.

La Région du Sud-Est enverra immédiatement 3 trains de plats à la Région du Sud-Ouest par Sète.

La Région du Nord enverra en compensation 3 trains de plats à la Région du Sud-Est par Villeneuve.

La Région de l'Est fournira tout ce qu'elle pourra en matériel plat à la Région du Sud-Ouest par Juvisy; le Service Central du Mouvement examinera d'accord avec le Représentant du Service du Matériel, à la Commission Centrale, comment faire assurer la traction de ces trains entre Noisy-le-Sec et Juvisy⁽¹⁾.

.....

(1) - Il a été décidé le 12 Septembre à midi que l'Est fournirait au Sud-Ouest via Juvisy 5 trains de plats dans la soirée du 12 Septembre.

2°) - Alimentation de la Région du Sud-Est en plats de la 4ème catégorie.

A partir du 16ème jour, de la mobilisation, la Région du Sud-Est aura besoin de la totalité des wagons plats de la 4ème catégorie (autres que ceux marqués C.H.), faisant partie du parc de la S.N.C.F.

Il est indispensable que tous les plats de la 4ème catégorie qui n'ont pas été déchargés ou qui circulent dans les trains militaires ou autres soient immédiatement recherchés et rabattus sur la Région du Sud-Est.

La Région de l'Est vérifiera notamment la composition de ses rames lourdes T.C.O. et remplacera, dans ces rames, les plats 4ème catégorie non marqués C.H. par des plats de la 4ème catégorie marqués C.H.

Les Régions rechercheront également les plats de la 4ème catégorie marqués C.H. et les enverront à la Région de l'Est de toute urgence.

Tous ces mouvements de plats 4ème catégorie (marqués ou non C.H.) devront être soigneusement annoncés à la Région destinataire, acheminés le plus rapidement possible et convoyés jusqu'à l'entrée sur la Région destinataire.

Il en sera de même pour le renvoi sur la Région Sud-Est des plats de la 4ème catégorie qui auront été utilisés pour les transports militaires en provenance de cette Région; par exception, ces plats seront renvoyés directement de Nancy à Valence par Is-sur-Tille au lieu de suivre l'itinéraire I en retour.

Etats de répartition -

Le Service Central du Mouvement signale que les états de répartition donnent en général des renseignements grossièrement

T.
S.N.C.F.

C.S.E. N°68

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°68

(Séance du 14 Octobre 1939)

OBJET : Application de la réglementation du travail de 60 heures.

M.le Directeur Général a demandé que dans l'application de la nouvelle réglementation du travail on tienne compte des directives suivantes pour l'établissement des tableaux de service.

1°) En règle générale on ne devra pas se considérer comme obligé d'allonger la journée de travail pour faire faire effectivement 10 heures de présence au personnel dans les établissements (de faible importance en général) où l'on n'a pas la possibilité de donner aux agents un service comportant 10 heures de travail réel.

2°) Pour ce qui concerne les agents de bureau on pourra tenir compte de la directive ci-dessus tout en évitant dans un même bureau de donner aux agents des régimes de travail ou des heures de présence différents, lorsque leurs conditions de travail sont identiques.

3°) En ce qui concerne particulièrement le travail de nuit dans les triages il semble indiqué, sans qu'il soit possible de donner à ce sujet des règles précises, d'essayer d'éviter le

service de nuit de 12 heures de présence, comptant pour 10 heures de travail. On cherchera, par cas d'espèce, à donner l'amplitude la plus faible possible et à réaliser des coupures de service non pas dans le cours d'une période de travail mais entre deux périodes consécutives en maintenant le minimum de personnel nécessaire pour assurer la permanence indispensable.

Il est vraisemblable que des dérogations vont être accordées pour améliorer l'éclairage des triages, ce qui permettra d'augmenter le rendement des chantiers : à cette occasion, on s'efforcera de modifier les tableaux de service dans les conditions indiquées ci-dessus.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 69

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 69

(Séance du 14 Octobre 1939)

OBJET : Questions diverses.

1°) - Distribution de l'Instruction de la Commission Centrale n° 6 -

Sur demande des Chefs d'Exploitation il est précisé qu'il n'y a que des avantages à ce que cette Instruction soit distribuée à chacun des militaires faisant partie des organes mixtes.

2°) - Délais de réponse à la Commission Centrale pour fourniture des marches de transports militaires -

Dans certains cas des délais assez prolongés ont été nécessaires pour la fourniture de tels renseignements. Il convient de s'organiser pour que les réponses soient fournies rapidement, aussi bien la nuit que le jour.

3°) - Service des messages -

Les messages téléphoniques doivent être employés fréquemment pour toutes les affaires importantes et urgentes, de préférence aux entretiens téléphoniques. Cette directive est valable aussi bien pour les messages concernant les Commissions Centrale et Régionale que pour ceux concernant exclusivement le Service technique des Chemins de fer.

Il est recommandé d'organiser dans chaque Commission Régionale un bureau mixte de messages (technique et militaire) dans des conditions analogues à celles adoptées par la Commission Centrale d'après la Consigne du 23 Septembre 1939 dont ci-joint copie. Ce bureau des messages devra être desservi par le téléphone spécialisé et par le téléphone

.....

*Mr Delor
m en fait
avec 1 ex
del motus dus
fait p*

*Mr Robert
au Mr Daffys
bomp - 1.1.1.1
nidepot de
bureau de messages
normal fait
et nidepot du PPS
C/M le bureau
Mr L. L. L.
(finitur)
de la P. L.
qui fait
le bureau*

administratif : c'est par lui que devront passer tous les messages expédiés ou reçus par la Commission Régionale.

Les instructions utiles devront être données pour que tous les messages envoyés à la Commission Centrale au titre de la Commission Régionale soient adressés au bureau des messages de la Division des Opérations du Service Central M et non pas au P.C.I. ou au Central téléphonique du 8 rue de Londres.

4°) - Abus des suscriptions "Commission Centrale" et "Commission Régionale"

Des correspondances et des documents ont été mal orientés et n'ont pu être étudiés en temps utile en raison d'erreurs dans l'indication de leur expéditeur ou de leur destinataire.

Pour éviter le retour de ces incidents, les Chefs d'Exploitation sont invités à donner à leurs différents Services des instructions analogues à celles de l'Instruction Intérieure Service Spécial n° 4 du Service Central M dont ci-joint un exemplaire.

*pa fol
M. de la
min. par
après examen
p*

A/
COMMISSION CENTRALE
DES CHEMINS DE FER.

Division des Opérations

Le 23 septembre 1939.

ORGANISATION

d'un Bureau de Messages

Les messages échangés entre la D.C.F., l'E.M.A.4, la Commission Centrale et les Commissions Régionales et relatifs aux transports militaires (ravitaillement, vivres, munitions, T.C.O., W., etc...) sont reçus et expédiés par le "Bureau des Messages" de la 4ème Division dans les conditions ci-après.

Numérotage - Enregistrement - Diffusion.

A l'arrivée : Les messages reçus sont enregistrés sur formules téléphoniques, numérotés de façon ininterrompue et immédiatement reproduits par la dactylographe en 7 exemplaires à répartir :

- 1 Commissaire Militaire
- 1 Commissaire Technique
- 1 pour la Division intéressée (à déterminer par le Chef de la 4ème Division)
- 1 pour la 5ème Division
- 2 à disposition
- 1 souche

Chaque exemplaire étant daté, timbré à l'empreinte de la 4ème Division et, pour ceux à diffuser, visé par le Fonctionnaire de service à la 4ème Division.

Nota - En cas d'affluence, les Officiers et Fonctionnaires du Bureau des Opérations peuvent coopérer à la réception des messages.

Au départ : Les messages de même nature sont déposés, par les Services expéditeurs (Commissaire Militaire, 1ère Division, 4e Division) au bureau des messages.

Ils sont enregistrés suivant une numérotation ininterrompue et, dès leur transmission, reproduits par la dactylographe en 7 exemplaires avec les indications de transmission (heures et destinataires). Ces exemplaires sont répartis dans les mêmes conditions qu'à l'arrivée :

- 1 Commissaire Militaire
- 1 Commissaire Technique
- 1 Service expéditeur
- 3 à disposition
- 1 souche

L'original est renvoyé à l'organe expéditeur en même temps que l'exemplaire relatant les conditions de transmission.

Classement - Amortissement -

Les souches "arrivée" et "départ" sont classées dans l'ordre numérique.

L'agent dirigeant des bureaux de la 4e Division procède à plusieurs reprises au cours de la journée à l'amortissement des souches, par l'indication sur les souches "arrivée" du numéro et de l'heure du message expédié en réponse.

Un rappel est adressé à l'organe destinataire des

....

messages qui n'ont pas reçu la suite utile dans un délai de 24 heures.

NOTA - Les messages relatifs à la fourniture de matériel ou d'agrès, à la répartition, sont échangés directement entre la 2e Division et les Régions intéressées.

Le Commissaire Militaire
Adjoint
de la Commission Centrale,
Signé: de BEAUVILLE.

Le Commissaire Technique
Adjoint
de la Commission Centrale,
Signé: GOURSAT.

[illegible]

1274

Chaque lettre est présentée en deux exemplaires qui seront tous deux transmis au destinataire mais dont un seul sera signé.

Après signature par le Commissaire Technique, le Secrétariat fait remettre les 2 exemplaires ci-dessus indiqués à la 4^e Division mais conserve les minutes et copies jusqu'au retour de l'original signé par le Commissaire Militaire.

Après signature par le Commissaire Militaire, la 4^e Division assure ce retour au Secrétariat, à charge par ce dernier de compléter les minutes et copies et d'en assurer l'expédition. Les lettres adressées aux Commissions Régionales, au D.C.F. et à l'E.M.A. 4 sont remises à découvert au bureau du courrier de la 4^e Division.

B) Les lettres n'intéressant que les organes techniques ne doivent porter que l'indication du seul signataire :

"Le Directeur du Service Central M
Commissaire Technique Adjoint
de la Commission Centrale".

C) Les messages déposés au Bureau des Messages de la 4^e Division doivent porter le visa de l'officier ou du Chef de Division intéressé ; les confirmations sont visées par le fonctionnaire de la 4^e Division, si le message est confirmé

immédiatement après transmission, et soumises à la double signature lorsque la confirmation est faite par la Division d'origine ou donné lieu à commentaires.

NCTA - En principe, et sauf cas d'urgence, le Commissaire Militaire signe à 10 heures.

Article 3 - Papier à utiliser.

Le papier à utiliser doit porter un en-tête ainsi libellé :

Commission Centrale
des Chemins de Fer

Service Central du Mouvement
..... Division

8, rue de Londres - PARIS (9°)
Tél. TRI 91.73 - Inter 110

Le papier à en-tête de la S.N.C.F. ne sera plus utilisé. Celui qui avait été approvisionné, avec en tête "Commission Centrale des Chemins de Fer" "Le Commissaire Technique Adjoint" sera utilisé jusqu'à épuisement, après apposition en surcharge, au moyen d'un timbre en caoutchouc, de la suscription

Service Central du Mouvement
..... Division
8, rue de Londres, PARIS (9°)
Tél. TRI 91.73 - Inter 110

S.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 70

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 70

(Séance du 14 Octobre 1939)

OBJET : Contrôle de l'effectif de l'Exploitation en temps
de guerre - Radiation éventuelle de l'affectation
spéciale 90 jours.

Mr Rabautin
6
OT et
imp 18/6 *(A)*

Les chiffres du bilan qui va être indiqué plus loin
résultent d'appréciations arithmétiques faites en compa-
rant les ressources et les besoins. L'excédent de person-
nel du cadre permanent ainsi obtenu est un chiffre qui n'a
qu'une valeur théorique, pour diverses raisons qui sont:

- a) le rendement médiocre constaté fréquemment parmi
les agents retraités rappelés,
- b) l'impossibilité, la décision étant supposée prise de
remettre à la disposition de l'Armée l'excédent arithmé-
tique, de le faire sans aller jusqu'à des classes ancien-
nes.

En effet on constate que dans un certain nombre de
filières intéressant directement le Mouvement on ne pourra
se priver d'aucun affecté spécial 90 jours: dans ces condi-
tions, pour trouver l'excédent théorique dans les autres

filières, on devra remonter assez loin. En particulier une grosse proportion des agents à remettre à disposition sera constituée par des agents des classes les plus anciennes de la première réserve, ce qui semblera peu équitable vis-à-vis de ce que nous croyons connaître des conditions de maintien dans l'affectation spéciale des ouvriers de l'industrie.

Dès maintenant on peut signaler que, lorsque les agents en affectation spéciale de 30 jours (portée à 60 jours) seront partis, les services d'Exploitation auront été, en tenant compte des affectés spéciaux de 30 jours pour lesquels est demandé le classement dans l'affectation spéciale 90 jours, privés d'environ 45.000 agents du cadre permanent. Si les embauchages massifs faits pour l'application de la semaine de 40 heures n'avaient pas eu pour effet de troubler la répartition normale entre classes des agents, ceci représenterait le personnel de l'Exploitation de plus de cinq classes, alors que pendant la guerre précédente les Chemins de fer n'avaient remis à la disposition de l'autorité militaire que deux classes (1909 et 1910).

Il paraît dangereux d'aller beaucoup plus loin pour le personnel technique de nos services car l'expérience de la dernière guerre a prouvé que c'est avec de grandes difficultés et de grands retards qu'on avait pu, deux ans plus tard, retrouver et reprendre ces agents pour les employer au Chemin de fer, à un moment où leur absence dans les cadres avait déjà provoqué une situation délicate.

Ces indications préliminaires données, le bilan peut s'établir ainsi qu'il suit:

.....

au Directeur du Service M qui les transmettra au Service P, des listes de spécialistes à rappeler (environ Est 100, Nord 70, Ouest 70, Sud-Ouest 70, Sud-Est 100), pris exclusivement parmi les agents d'échelles supérieures ou égales à 7 des filières : "Mouvement et direction des gares" - "Intérim" - "Contrôle et Inspection".

D - Personnel actuellement utilisé dans les Services d'Exploitation -

Un examen sommaire permet d'affirmer que le personnel payé est supérieur d'environ 12.000 unités aux besoins réels, sous régime des 60 heures. Il faut revenir à une situation normale et, en particulier, ne plus embaucher de retraités jusqu'à nouvel avis.

*Sauf erreur, mes
hommes ne sont
Ceci ne me paraît pas
7*

Ces différences entre Régions semblent choquantes.

- 2°) - Il faut chercher des modalités différentes. La C.C.A.A. est chargée de préparer le travail suivant :

Pour chacun des emplois masculins figurant dans les 13 filières du Service de l'Exploitation et dans le groupe des grades de début, on établira un relevé analogue à l'état statistique PAI donnant d'une part l'effectif des agents partis jusqu'au 89ème jour inclus, d'autre part le nombre classe par classe (vieillesse pour charges de famille compris), pour les classes 1925 et plus jeunes des affectés spéciaux 90 jours. Si possible, on distinguera les hommes d'équipe (manoeuvres) et les hommes d'équipe (autres Services).

La C.C.A.A. examinera d'après ces relevés diverses propositions permettant d'atteindre le nombre qui aura été retenu pour les radiations de l'A.S. du personnel d'Exploitation.

Ce travail devra être terminé pour le 25 Octobre et sera examiné avant fin Octobre par la Conférence des Chefs d'Exploitation. Les propositions nominatives, établies sur les bases retenues, devront parvenir le 8 Novembre sans faute au Service Central M (5° Division).

C - Propositions nominatives de rappel d'un petit nombre d'agents déjà mobilisés -

Chaque C.S.E. adressera avant le 20 Octobre à 18^h

A - Personnel du cadre permanent pouvant être rendu disponible -

La C.C.A.A. a établi le tableau figurant en Annexe

La situation se résume comme suit :

- 1°) Agents du cadre permanent présents :
au 31 août 1939 180.566
au 8 octobre 1939 141.130
au 89ème jour en supposant disparus
les affectés spéciaux de 30 jours 137.225 (1)

La perte au 90ème jour en agents du cadre permanent est donc de l'ordre de 43.000

- 2°) Effectif nécessaire pour l'application de la réglementation de 45 heures.

Cadre permanent 145.000
auxiliaires 15.000

les entreprises étant, sauf en ce qui concerne l'enrayage, remises au niveau d'activité du 31-12-37, ce qui représente par rapport à la situation au 1-9-39 un supplément d'effectif des entreprises de .. 1.500

....

(1) 137.425 en supposant maintenus dans l'affectation spéciale 90 jours les agents appartenant à l'affectation spéciale 30 jours pour lesquels une demande spéciale a été présentée.

- 3°) Effectif nécessaire sous le régime des 60 heures, en tenant compte des postes supplémentaires créés pour les besoins militaires (service de nuit, sémaphores, raccords, chantiers, etc...).

** Cadre permanent + retraités + auxiliaires ... 137.300
les entreprises étant, dans cette hypothèse, portées au niveau maximum qu'elles peuvent assurer, niveau qui par rapport à la situation du 1-9-39 correspond à un supplément d'effectif de ces entreprises de ... 2.450

- 4°) Il faut tenir compte que, avec une proportion plus élevée d'agents âgés, notamment de retraités entre 55 et 60 ans, l'effectif du cadre permanent diminuera pour décès, maladie, blessures, réforme, non pas de 1% par an comme il résulte des statistiques habituelles, mais d'une proportion plus élevée que nous évaluons à 1,5%, ce qui représente pour l'année 1940 1.900 agents dont on doit réserver le remplacement.

- 5°) Pour déterminer les besoins d'agents du cadre permanent au 90ème jour (colonne P) on a réduit l'effectif autorisé (colonne B) successivement de l'effectif des agents retraités déjà repris (colonne J), de l'effectif des agents retraités encore susceptibles d'être repris (colonne K), de l'effectif correspondant à l'extension des entreprises (colonne M) et du plus faible des deux chiffres suivants: auxiliaires susceptibles d'être embauchés (colonne L) et nombre de postes

susceptibles d'être tenus par des auxiliaires (colonne G).

La colonne P ayant été ainsi déterminée, l'excédent disponible s'obtient en retranchant du nombre des agents du cadre permanent à la disposition du Chemin de fer au 89ème jour le plus faible des deux chiffres : besoins d'agents du cadre permanent au 90ème jour (colonne P) ou nombre de postes devant être obligatoirement tenus par des agents du cadre permanent (colonne E).

On aboutit ainsi à un chiffre de 11.150 qui, réduit comme il est dit à l'alinéa 4°) pour tenir compte de la diminution annuelle des agents du cadre permanent, donne un chiffre final de 9.250 : ce chiffre représente l'excédent arithmétique dont il a été parlé au début du présent mémento.

B - Modalités de radiation éventuelle de l'affectation spéciale 90 jours -

- 1°) - Si la mise à disposition se faisait par la seule considération des classes et sans différence entre les catégories d'emplois (par exemple sans considération de filières statutaires), il faudrait pour arriver au chiffre de 9.250 fixé ci-dessus, remettre à disposition :

- Région Est classes 1925 et plus jeunes
- Région Nord classes 1922 et plus jeunes
- Région Ouest classes 1920 et plus jeunes
- Région Sud-Ouest classes 1919 et plus jeunes
- Région Sud-Est classes 1924 et plus jeunes

....

Bilan provisoire des Besoins(1) et Ressources de Personnel d'Exploitation
(toutes catégories et toutes échelles comprises)

Régions	Effectifs autorisés 45 heures C.P. + auxil. (moyenne annuelle)	Effectifs autorisés 60 heures (3) (4) C.P. + auxil. compte non tenu D ni les extensions d'entreprises (M)	Pourcentage de réduction	Section de Chemins de fer de campagne de lère urgence	Emploi de l'effectif autorisé B			Retraités				Auxiliaires susceptibles d'être embauchés	Extension d'entreprises par rapport au 15-8-39	Agents du C.P. à disposition de la SNCF au 89° jour non compris D	Besoins d'agents du 3.P. au 90° jour (6) B-(J+K+M+L ou G)	Excédent disponible	
					devant obligatoirement être tenue par agents du cadre permanent	susceptibles d'être tenus par Re-traités seulement	Auxil. (hommes & femmes ou re-traités)	Total des moins de 5 ans	approx de 5 à 10 ans	déjà remis en service au 8/10	encore susceptibles d'être repris (2)					(N-P ou E)	Compte tenu des disparitions au bout d'un an
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	P	R	S
EST (y compris A.L. mais non G.L.)	32.600	30.440 (7)	7 % (8)	850	24.900	4.000	1.540	2.600	1.500	1.750	1.200	2.500	200	27.000	25.750	1.250	1.000
NORD	23.500(4)	21.300(4)(7)	9 % (8)	1.585	17.920	2.500	880	2.500	1.500	2.000	400	500	200	19.740	18.200	1.540	1.290
OUEST	28.400(4)	23.250 (4)	18 %	1.570	19.650	2.600	1.000	5.100	2.500	2.100	500	3.000	500	21.250	19.150	1.600	1.350
SUD-OUEST	31.500	25.500	19 %	3.200	20.800	3.000	1.700	5.400	2.500	650	2.000	3.000	750	24.000	20.400	3.200	2.700
SUD-EST	45.500	39.280 (7)	13 % (8)	1.540	32.500	3.500	3.280	5.800	3.000	1.650	1.900	2.000	800	36.490	32.930	3.560	2.910
Totaux	161.500 ou (5) 160.000	139.770 (7) ou après extension des entreprises (M) 137.300 (7)	13 % (8)	8.745	115.770	15.600	8.400	22.400	11000	8150	6.000	11.000	2.450	128.480	116.430	11.050	9.250

Observations et justifications

- (1) Hypothèse de trafic maximum du memento de la conférence des Directeurs du 21-9-39 : § 1° - a - 2° hypothèse.
- (2) Compte tenu du déchet
- (3) Les entreprises étant, dans ces chiffres, supposées maintenues à leur niveau du 15 Août 1939
- (4) Compte tenu du transfert de l'Ouest au Nord (à réaliser au 1° Janvier 1940) du service de factage et camionnage de Paris
- (5) Après cession, sauf enrayage, aux entreprises des travaux repris depuis le 31-12-37
- (6) Les agents précédemment détachés dans les autres services ayant regagné l'exploitation
- (7) Y compris les emplois créés pour besoins de guerre : 3.600 pour l'Est, 1.300 pour le Nord, 1.600 pour le Sud-Est, total 6.500
- (8) Sans les créations d'emplois pour besoins de guerre, les pourcentages de réduction seraient : Est 17; Nord 15; Sud-Est 17; total 17.

NOTA IMPORTANT - Les agents des Section de Chemins de fer de campagne de lère urgence devront, jusqu'à leur départ, tenir des emplois prévus dans les colonnes F et G : on ne devra donc pas, pour le moment, "faire le plein" des auxiliaires, des retraités et des entreprises.

A/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division . .

C.S.E. N° 71

R E U N I O N
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 71

(Séance du 8 novembre 1939)

OBJET : Situation des Agents en affectation spéciale.-

Les propositions présentées par la Commission Consultative des Chefs de Division du Service Général (mémento C.C.A.A. n° 64) sont approuvées.

M. GOURSAT attire l'attention sur les points suivants:

1°) Chaque Service Régional devra établir des listes dont le total devra correspondre au nombre A le concernant dans le tableau annexe au mémento C.C.A.A. n° 64 précité.

Comme le suggère ce mémento, les Services Régionaux de l'Exploitation devront, le cas échéant, compléter l'effectif A considéré par des Agents de la rubrique f de la classe 26, d'abord les hommes d'équipe, puis les gradés de la manutention.

2°) Le Service Central a donné son accord au Service Central M sur l'interprétation suivante de la lettre D 4410/20 du 25 octobre adressée aux Directeurs de l'Exploitation des Régions en ce qui concerne l'affectation spéciale :

- a) Il y a lieu d'admettre qu'aucune différence n'est plus à faire entre les agents précédemment classés en A.S. 30/60 et les agents classés en A.S. 90; par contre, les agents "sans affectation" restent, comme précédemment, directement à disposition de l'Autorité Militaire.
- b) Les listes précédemment établies pour les agents classés en A.S. 30/60 sont désormais considérées comme sans valeur ; on y substituera les nouvelles listes dressées en puisant dans l'ensemble des A.S. autres que celles des Sections de Chemins de fer de Campagne.
- c) Les listes établies conformément aux directives ci-dessus par les Services Régionaux d'Exploitation doivent être adressés directement par eux au Service Central P.

Il est bien entendu que le Bureau Militaire Central n'adressera pas à l'Autorité Militaire des bulletins de radiation de l'Affectation Spéciale sans un ordre de M. le Directeur Général; mais il est nécessaire, pour que les radiations puissent avoir lieu lorsque l'Autorité Militaire le demandera, que les bulletins soient établis dès maintenant et que les Services ne se contentent pas de dresser des listes à adresser à l'Autorité Militaire.

- d) Il doit rester bien entendu qu'après avoir établi la liste globale indiquée ci-dessus, il n'y a pas lieu, contrairement à ce que l'on pourrait déduire du § B 2° de la lettre D 4410/20 du 25 octobre 1939, de dresser une liste complémentaire d'agents pouvant être mis ultérieurement à disposition de l'Autorité Militaire: l'établissement de cette liste complémentaire ne sera fait que si un ordre spécial en est donné par M. le Directeur Général.

S.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5^e Division

C.S.E. N° 72

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 72

(Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET: Conditions d'application de la réglementation du travail
des 60 heures -

M. le Directeur Général assiste, ainsi que MM. BOYAUX
et LEFORT, à cette partie de la réunion.

M. GOURSAT confirme les directives données aux Chefs
de Division du Service Général au cours de leur réunion du
31 Octobre (Mémento C.C.A.A. N° 66), directives qui repre-
naient celles données par M. le Directeur Général au cours
de la réunion du 21 Octobre 1939 des Directeurs des Services
M, P, T, V et au cours de la réunion du 26 Octobre des Direc-
teurs des Services Centraux et Régionaux.

M. le Directeur Général et M. GOURSAT donnent aux Chefs
d'Exploitation certaines indications pratiques qu'il est dif-
ficile de codifier en un document écrit.

L'attention est attirée en outre sur les points suivants:

- a) En ce qui concerne les modalités particulières aux Agents
des trains, les directives de détail seront données au cours de

la réunion du 13 Novembre de la Sous-Commission des Agents de trains, après que le Service Central M se sera rapproché des Services Centraux P et T pour connaître les dispositions retenues en définitive pour ce qui concerne les mécaniciens et chauffeurs.

-b) Une lettre du Directeur Général va donner prochainement, aux différents Services, des indications concernant les conditions d'attribution des congés et autorisations d'absence d'ici la fin de l'exercice 1939.

L'attention des C.S.E. est attirée sur la nécessité d'attribuer le plus rapidement possible les congés exceptionnels et les repos en retard

-c) Les C.S.E. sont invités à remettre progressivement en fonctions les entreprises utilisées précédemment dans les chantiers de l'Exploitation, au fur et à mesure que pourra être effectuée la réduction du nombre des retraités et auxiliaires en service. Il est suggéré de remettre en place dès que possible les gradés d'entreprises, dans un nombre élevé de chantiers, afin que l'on puisse très rapidement développer l'emploi des entreprises dès que la nécessité s'en fera sentir.

A/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

C.S.E. N° 73

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 73

(Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET : Politique générale des effectifs de Guerre de la
S.N.C.F. -

M. GOURSAT confirme les indications données aux Chefs de Division du Service Général au cours de leur réunion du 31 octobre : voir Mémentos C.C.A.A. n°s 67 et 68.

Il appelle particulièrement l'attention sur les points suivants :

- a) Il convient d'achever l'établissement des tableaux de service d'ici la fin du mois de novembre, en tenant compte des directives données au Mémento C.S.E. N° 72, pour l'application de la réglementation du travail des 60 heures.

Les effectifs autorisés en résultant devront être arrêtés avant la fin novembre et les propositions budgétaires présentées le 25 novembre au plus tard, comme il a été demandé par ailleurs.

- b) Pour la détermination des effectifs autorisés, on devra tenir compte de l'attribution probable à chacun des Agents du cadre permanent, de 12 jours de congés environ au cours de l'exercice 1940.
- c) Il est très important de procéder à l'embauchage d'un certain nombre d'auxiliaires mineurs (150 pour le Sud-Est, 100 pour chacune des 4 autres Régions); ces auxiliaires mineurs devront être instruits rapidement pour pouvoir remplir le rôle de facteur-mixte ou de facteur dans un délai de 3 à 4 mois; ils constitueront notre meilleure

pépinière de cadres pour après-guerre avec les élèves-
équipe qui ont été embauchés (100 pour chacune des
5 Régions) à la suite du concours passé en fin 1938.

Sp. g. 4

S.N.C.F.
Service Central
du Mouvement
5ème Division

C.S.E. N° 74

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 74

(Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET : Aide en agents d'échelles 12 à 18 à apporter à l'Exploitation Est par les autres Régions -

cl
17

Par suite de retards dans la fixation des effectifs autorisés et dans l'établissement des tableaux d'aptitude, les Services Régionaux d'Exploitation ont abordé la période des hostilités avec, en général, des déficits dans leurs effectifs de dirigeants. La situation était à ce sujet la suivante au 1er août :

Sud-Ouest	en plus	4 %
Nord, Ouest, Sud-Est	en moins	10 %
Est	en moins	25 %

La mobilisation a privé les Services Régionaux d'Exploitation d'un certain nombre d'agents des catégories considérées et ce nombre représente par rapport à l'effectif autorisé du temps de paix :

Est et Nord	5 %
Sud-Est	10 %
Ouest et Sud-Ouest	14 %

Au 1^{er} Novembre, la situation est à peu près la suivante en agents d'échelles 12 et au-dessus, y compris les Fonctionnaires Supérieurs, mais non compris les dirigeants des gares,

(Services Régionaux et Services d'Arrondissement inclus) :

	Nécessaires	Présents
Est	443	317
Nord	338	288
Ouest	349	282
Sud-Ouest	389	357
Sud-Est	381	311

A ces chiffres de besoins, il faudrait ajouter les besoins de guerre qui sont particulièrement importants sur la Région Nord et surtout sur la Région Est : la situation de cette dernière Région est préoccupante.

Pour améliorer cette situation :

1°) Chaque Service Régional d'Exploitation devra organiser des cours de formation pour préparer des agents débrouillards à remplir provisoirement des fonctions de dirigeants du Mouvement;

2°) L'Est est autorisé à embaucher sans limite des retraités d'échelles 12 à 18 ayant appartenu à sa propre Région ou, le cas échéant, à n'importe quelle autre Région.

En ce qui concerne les Fonctionnaires Supérieurs retraités, l'Est pourra, s'il le juge utile, présenter au Service Central M., qui fera le nécessaire auprès du Service Central P., des propositions en vue de rappeler un certain nombre d'entre eux soit parmi les anciens Est ou A.L., soit parmi les retraités d'autres Régions rappelés, puis récemment renvoyés.

3°) D'ici le 1^{er} Décembre, les Régions ci-après devront passer à l'Exploitation Est des agents en activité d'échelles 12 à 17, convenablement choisis :

Sud-Ouest	15
Sud-Est	8
Ouest	5

L'Est devra s'efforcer de faire tenir des emplois correspondant à un grade supérieur actuel et, s'ils y réussissent bien, proposera faveur l'attribution de l'indemnité temporaire.

Les Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est risées à embaucher, si elles le jugent utile, des des échelles 12 à 17 en nombre au plus égal à ceux qui auront été ainsi passés à la Région Est.

4°) La question fera l'objet d'un nouvel examen Réunion des C.S.E. au début de Janvier prochain;

- en tenant compte des résultats obtenus par chacune Régions dans la formation d'agents du Mouvement prévu au § 1° ci-dessus,
- et en tenant compte des conditions dans lesquelles l'Unité Militaire aura donné satisfaction aux demandes de renvoi d'agents mobilisés, renvoi demandé spécialement fin Octobre.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO n° 75

Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET : Surveillance du Service des trains express -

M. le Directeur Général et M. BOYAUX assistent à cette partie de la Réunion.

1°- Service dans les Gares -

La lettre 504 EMA.4 du 20 Octobre a donné aux Généraux Gouverneur Militaire de Paris ou Commandant les Régions de l'Intérieur, les instructions utiles pour constituer un service d'ordre dans les gares importantes.

La lettre 15 SP 260 du 31 Octobre de la Commission Centrale aux 5 Commissions Régionales a insisté pour l'application prochaine et complète de ces directives.

L'attention des Chefs de Services Régionaux d'Exploitation est appelée sur la nécessité de réagir énergiquement en raison du nombre important de voyageurs militaires en situation irrégulière. Il faut obtenir que les piquets du Service d'Ordre Militaire interdisant l'accès sur les quais à voyageurs de tous les militaires qui seront signalés par le contrôle de gare comme étant démunis de titres de parcours réguliers.

2°) Contrôle dans les Trains -

Il est indiqué qu'une Dépêche Ministérielle va prochainement prescrire l'accompagnement de tous les trains express par un officier et deux sous-officiers : les Commissions Régionales seront invitées, par lettre spéciale, à tirer entièrement parti de ces dispositions qui, pour le moment, semblent devoir être applicables seulement à la zone de l'intérieur.

Les Services Centraux M et C se mettront d'accord pour la détermination des titres de transports dont devront être munis les officiers et sous-officiers chargés de ces services d'ordre dans les trains express.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO n° 76
-----(Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET : Transfert à l'Exploitation Nord, à partir du 1^{er} Janvier 1940, de la totalité des services de domicile desservant Paris -

M. BOYAUX expose qu'il a reçu de l'Exploitation Nord des propositions détaillées à cet effet, propositions qu'il approuve dans leur ensemble⁽¹⁾.

La seule question restant en suspens est celle des dirigeants à affecter au nouvel Organisme. Il est convenu que M. CORMIER, de la Région Ouest et M. DELENCLOS de la Région Nord seront incorporés à la nouvelle organisation qui, jusqu'à nouvel avis, sera mise sous la direction de M. DUBAUX Inspecteur Principal à la Division Commerciale Nord. Tout en conservant ses attributions actuelles à la Division Commerciale Nord, M. DUBAUX sera chargé en outre, provisoirement, des fonctions de Chef des Services Extérieurs de Paris.

....

(1) Les extraits essentiels de la proposition de l'Exploitation Nord sont repris au memento C.C.A.A. n° 71

Il est convenu en outre :

- d'une part, que M. GUIBERT continuera à s'occuper des études générales nécessitées par les Services Extérieurs de Paris,
- d'autre part, que la Région Ouest passera à la Région Nord tout son Service de factage et de camionnage, y compris l'Inspecteur qui seconde M. CORMIER.

M. le Directeur Général, présent à cette partie de la Réunion, donne son accord aux dispositions envisagées ci-dessus.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 77

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 77

(Séance du 8 Novembre 1939)

OBJET : Questions diverses -1°) Fonctionnement des Commissions Consultatives -

La Réunion des C.S.E. donne son accord aux dispositions proposées par la Commission Consultative des Chefs de Division du Service Général (Mémento C.C.A.A. n° 65) concernant le fonctionnement des Commissions Consultatives.

2°) Besoins généraux de transport -

M. GOURSAT commente la décision 184 prise à ce sujet par M. le Directeur Général à la Réunion du 30 octobre de M.M. les Directeurs de l'Exploitation : les C.S.E. ont déjà eu connaissance de cette décision par leur Directeur Régional.

3°) Appel du nom des gares lors des arrêts -

Une lettre du Service Central M n° 1506/2 du 24 Octobre a attiré l'attention des Services d'Exploitation à ce sujet.

M. GODIN, Commissaire en Chef du Contrôle, vient d'insister de nouveau pour signaler certaines malfaçons qu'il a constatées personnellement dans cette partie du Service.

4°) Réunions périodiques des C.S.E.-

Les réunions mensuelles seront reprises à partir de décembre: en principe, le 1^{er} mercredi de chaque mois à 14 h 30, soit le 6 décembre pour la prochaine réunion.

X.
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 78

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 78

(Séance du 6 Décembre 1939)

OBJET : Aménagement des documents-horaires : fascicules et graphiques.

Les C.S.E. sont bien d'avis qu'il est difficile d'établir une organisation de transports et d'en surveiller l'application, sans disposer de documents horaires convenablement présentés.

Une étape de réorganisation des documents horaires a été faite pour le 1er Décembre, mais elle n'a pu être suffisamment poussée en raison des faibles délais dont on disposait par rapport à l'importance et la complexité du travail. Il y a lieu de poursuivre l'affaire de manière à ce que la refonte des documents soit achevée d'ici Juin 1940 au plus tard.

Après un examen approfondi, M. GOURSAT et les C.S.E. décident d'adopter les dispositions ci-après. Ils chargent la C.C.C. (Commission Consultative de la Circulation) de fixer les détails d'application et de rendre compte périodiquement à la réunion des C.S.E. de l'état d'avancement du travail.

1°) - Il faut préciser tout d'abord qu'il ne peut exister qu'un seul livret de marche en vigueur à un moment donné. On convient que le document de marche officiel sera le fascicule des trains ordinaires, car c'est sur ce document que figurent le plus grand nombre de trains circulant de façon régulière.

Le fascicule du livret spécial sera considéré comme une annexe du fascicule des trains ordinaires.

2°) - Les fascicules des trains ordinaires, simplement dénommés "fascicules des tableaux-horaires", seront publiés et distribués d'après les règles adoptées avant les hostilités pour les fascicules horaires; répartition des lignes, groupement des trains, signes conventionnels, numérotation des fascicules, textes des fascicules-annexes, etc...

a) - Ils comporteront :
pour toutes les lignes et quelles que soient les marches qu'ils suivent : les trains de voyageurs, de permissionnaires, d'évacuations sanitaires ainsi que les trains de messageries et de marchandises réguliers; de même, y figureront les trains de messageries et de marchandises facultatifs ne suivant pas une marche du fascicule spécial.⁽¹⁾

b) - En outre, pour les lignes à voie unique, ils comporteront un certain nombre de marches du Livret spécial correspondant aux besoins probables du trafic (militaire ou non), choisies parmi celles des marches compatibles avec celles du § a et

.....

b) - Les fascicules du livret spécial S1 (lignes à voie unique) seront en général mis en place sous pli fermé dans tous les établissements pouvant éventuellement avoir à les utiliser.

Les Divisions Régionales M et les Arrondissements d'Exploitation prendront, chacun en ce qui le concerne, toutes les dispositions utiles pour la mise en circulation éventuelle de tout ou partie des marches du livret spécial incompatibles avec les marches des trains ordinaires; le travail correspondant sera préparé à chaque changement des trains du service ordinaire.

5°) - Les graphiques horaires du service commercial et du service spécial seront abrogés et détruits.

On y substituera des graphiques analogues à ceux du service commercial répartis comme il a été prescrit avant les hostilités, établis d'après les règles (format et signes conventionnels en particulier) adoptées avant les hostilités.

Ces graphiques comporteront, à titre indicatif et de la couleur du quadrillage (bistre), la "grille" des marches du livret spécial avec le tracé de tous les trains figurant aux fascicules des trains ordinaires (§ 2° ci-dessus).

Ces graphiques étant indispensables pour procéder à toutes études d'organisation de transports, un premier tirage devra être publié très prochainement s'il n'a pas été possible de le faire complètement pour le 1er Décembre 1939.

(1) - Il n'y aura pas lieu de faire figurer de listes d'incompatibilités entre marches du service ordinaire et marches du livret spécial.

conservant leurs numéros du livret spécial. Bien entendu, pour ces marches du livret spécial ainsi reproduites sur le fascicule des trains ordinaires, il faudra porter les croisements non pas tels qu'ils figurent au livret spécial, mais par rapport aux trains inscrits audit fascicule des trains ordinaires.

3°) - Réédition du livret spécial -

S'ils ne répondent déjà aux directives suivantes, les fascicules du livret spécial seront réédités, sur papier de couleur jaune vif, sous la forme ci-après (les anciens fascicules étant repris par les bureaux militaires). Les dispositions ainsi adoptées permettront de ne pas rééditer les fascicules du livret spécial quand on modifiera les fascicules des trains ordinaires.

a) - à chaque fascicule des trains ordinaires, correspondra sous le même numéro, un fascicule S2 pour les lignes à double voie et un fascicule S1 pour les lignes à voie unique (fascicule 213-S1; fascicule 448-S2);

b) - ces fascicules ne contiendront ni texte explicatif ni disposition technique particulière, toutes les indications utiles devant figurer aux fascicules des trains ordinaires;

c) - ces fascicules devront avoir la même présentation d'ensemble (format et signes conventionnels en particulier) que les fascicules des trains ordinaires, mais il faut qu'ils comportent :

- d'une part, les indications de correspondance aux gares de bifurcation (voir documents Est actuels, par exemple);

.....

- d'autre part, une case vide en dessous du numéro de chaque train pour indiquer, éventuellement, par signes conventionnels manuscrits, les marches réservées, les marches incompatibles, etc...

d) - sur certaines lignes à voie unique, on pourra, après accord du Commissaire Militaire Régional et du Service Central M (5ème Division), substituer aux marches spéciales le régime des "marches types" en vigueur sur certaines lignes de l'Est.

e) - il n'y aura pas de fascicule du livret spécial pour les lignes à trafic restreint, les "Chefs de ligne" recevant la documentation utile pour établir tous programmes de circulation pouvant devenir nécessaires.

f) - pour faciliter la réédition, on pourra ne porter la totalité des heures "de passage" que pour une marche par heure, mais les heures d'arrivée et de départ devront être inscrites pour toutes les marches en tous leurs points d'arrêt.

g) - la publication de ces nouveaux fascicules du livret spécial pourra être entreprise dès maintenant, la date de la mise en vigueur de certains d'entre eux pouvant être différée jusqu'au changement de service d'été 1940.

4°) - Distribution du livret spécial -

a) - Les fascicules du livret spécial S2 (lignes à double voie) seront distribués à découvert à tous les intéressés, tout en conservant leur caractère "Secret".

La mise en marche de ceux des trains du livret spécial qui ne sont pas compatibles avec les trains ordinaires sera réglée au moment voulu par les Postes de Commandement et les Permanences.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 79

Séance du 6 Décembre 1939

OBJET : Unification des séries "d'Avis" publiés par les Divi-
sions Régionales et les Arrondissements d'Exploita-
tion.

La réunion des C.S.E. examine les propositions présen-
tées par la Commission des Chefs de Division du Service Génér-
al (mémento C.C.A.A. n° 74) et y apporte quelques retouches.

M.M. GOURSAT et BOYAUX donnent leur approbation aux me-
sures ci-après que les C.S.E. feront mettre uniformément en
application au 1er Janvier 1940.

A) - Les Avis de service (article 8 de l'Ordre Général
3) concernant les instructions non permanentes seront dénommés
comme suit, par les Divisions rédactrices :

Division G	{	Avis Personnel (Questions relatives à l'Adminis- tration du Personnel, permis, con- gés, réglementation du travail, etc...)
	{	Avis Comptabilité des Dépenses (y compris solde du personnel)
	{	Avis Gares (service intérieur, affichage, propreté, accès des gares, etc...)
Division M	{	Avis Réglementation (annonce de mise en vigueur, modalités d'application ou rappels de prescriptions)

- Division M { (Avis trains (Modifications à la marche des trains
mise en marche de trains non prévus
comme réguliers dans les documents-
horaires; régularisation, dérégula-
risation)
(Avis ballast (mise en marche des trains de maté-
riels).
(Avis matériel (Emploi du matériel, inventaires,
etc...)
(Avis transports (transports spéciaux, programmes
chargements, etc..)
(Avis travaux (Exécution de travaux sur les voies)
(Avis signalisation
- Division E { (Avis installation (y compris embranchements parti-
culiers; téléphones S.N.C.F.
et P.T.T.; télégraphie privée,
etc...)
- Division C { (Avis-Voyageurs
(Avis-Marchandises
(Avis-Comptabilité des recettes) Rappel de
prescriptions.

B) - Les mêmes dénominations seront utilisées par les Arrondissements pour les Avis publiés par eux.

C) - Dans les Divisions Régionales comme dans les Arron-
dissements pour chaque famille d'avis, la numérotation commen-
cera au n° 2 à partir du 1er Janvier de chaque année. Dans
chaque famille, l'avis n° 1 réédité périodiquement (au minimum
au 1er Janvier de chaque année et mieux au début de chaque
semestre) constituera le répertoire des avis publiés anté-
rieurement et restant en vigueur à la date de publication du-
dit avis n° 1.

Toutes les Divisions et tous les Arrondissements des
Services Régionaux d'Exploitation mettront en vigueur ces
nouvelles séries d'Avis dès le 1er Janvier 1940.

X.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division :

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 80

(Séance du 6 Décembre 1939)

OBJET : Liste des Commissions Consultatives devant fonctionner pendant les hostilités -

Les C.S.E. ayant examiné le tableau qui leur avait été soumis au préalable, sont bien d'accord pour le fonctionnement des Commissions Consultatives considérées, qui d'ailleurs existent déjà pour la plupart et donnent satisfaction. Ils sont, en particulier, tout à fait partisans de créer la nouvelle Commission Consultative du Mouvement Général (C.C.M.G.) réunissant, sous la présidence du Directeur du Service Central M, les Chefs des Divisions Régionales de Mouvement et les Chefs de Division du Service Central M.

Le tableau annexé au présent memento donne la liste des Commissions Consultatives ainsi retenues; il précise la constitution des dites Commissions et Sous-Commissions, avec, pour ces dernières, indication de la Commission dont elles dépendent.

Pour ce qui est du fonctionnement de ces Commissions et Sous-Commissions, il convient de leur appliquer les modalités

précédemment envisagées pour certaines d'entre elles (Mémento C.S.E. n° 77, § 1) et qui sont rappelées ci-après:

Les Représentants des Régions dans les Sous-Commissions devront rendre compte des réunions au Représentant de leur Région dans la Commission Consultative à laquelle est annexée la Sous-Commission.

Pour ceux des Mémentos d'une Sous-Commission, spécifiant que la question sera inscrite à un Ordre du Jour de la Commission elle-même, les Membres des Sous-Commissions prépareront la documentation utile pour le représentant de leur Région à la Commission.

Pour ceux des Mémentos ne prévoyant pas expressément cette mesure, les Membres de la Commission pourront en demander l'inscription à l'Ordre du Jour de la Commission elle-même.

En ce qui concerne les Commissions principales, composées soit de Chefs de Division, soit de Chefs de Subdivision des Services d'Exploitation (C.C.M.G.; C.C.M.V.; C.C.M.M.; C.C.S.R.; C.C.A.M.; C.C.A.A.; C.C.C.) si un Mémento ne précise pas qu'une question sera soumise à la réunion des C.S.E., les Chefs de Division ou de Subdivision auront, bien entendu, toute latitude de proposer à leur C.S.E. d'en faire demander l'inscription à un Ordre du Jour C.S.E.

Désignation des Commissions ou Sous-Commissions	Représentation du Service Central M			Représentation des Régions	Périodicité des réunions	Observations
	Divisions intéressées	Présidence	Secrétariat			
C.C.S.T. (M) Commission Centrale de la Sécurité du Travail (Mouvement)	5ème Division	Chef de la 5ème Division	5ème Division 2 ^o Section B	Inspecteurs de prévention des accidents du travail (Division G - 4ème Section)	1er lundi de chaque mois à 14h30	Annexe de C.C.A.A. Le Service Central P est représenté à ces réunions par le Chef de la 2ème Division de ce Service
C.C.C. Commission Consultative de la Circulation	5ème Division	Chef de la 5ème Division	5ème Division 1ère Section	Chefs de la 2ème Subdivision de la Division M	2ème lundi (éventuellement 4ème lundi) de chaque mois à 14 h 30	
S.C.C.R. Sous-Commission du Contrôle de route	5ème Division 1ère Division	Adjoint au Chef de la 5 ^e Division	5ème Division 1ère Section A	Inspecteurs chargés du Contrôle de route on (Division M - 7ème S)	1er mardi de chaque mois à 14h30	Annexe de C.C.C. Le Service Commercial est représenté par un Chef de bureau de la 2 ^e Don . Les Services Financiers par le Chef de la Subdivision du Contrôle des recettes.

- Pour mémoire -

R.C.C. Réunion Centrale de Surveillance de la Régularité de la Circulation	5ème Division	Adjoint au Chef de la 5 ^e Division	5ème Division 1ère Section B	Les Régions ne sont pas représentées à cette réunion qui ne groupe que des représentants des Services Centraux	2ème mardi de chaque mois à 14 h 30	Assistent à cette réunion : 1 représentant des Services : - Central T - Central V - Technique de la D.G.
---	---------------	---	------------------------------	--	-------------------------------------	--

Désignation des Commissions ou Sous-Commissions	Représentation du Service Central			Représentation des Régions	Périodicité des Réunions	Observations
	Divisions intéressées	Présidence	Secrétariat			
C.C.S.R. Commission Consultative de la Signalisation et de la Réglementation	3ème Division	Chef de la 3ème Division	3ème Division 1ère Section	Chefs de la Division E et Chefs de la 1ère Subdivision de la Division M	à la demande	Des représentants des Services Centraux T et V assistent aux réunions
C.C.D.P. Commission Consultative de la Défense Passive	3ème Division	Chef de la 3ème Division	3ème Division 4ème Section	Représentants des Services Centraux et des Services Régionaux Ex., VB, MT.	à la demande	
C.C.A.M. Commission Consultative des Affaires Militaires	4ème Division	Chef de la 4ème Division	4ème Division	Chefs de la 1ère Subdivision de la Division M assistés des Chefs de la 3° Section de la Division M	à la demande	
C.C.A.A. Commission Consultative des Affaires Administratives	5ème Division	Chef de la 5ème Division	5ème Division 2ème Section B	Chefs de la Division G	2 ^e et 4 ^e mercredis de chaque mois à 14 h.30	
S.C.E. Sous-Commission des Effectifs	5ème Division	Adjoint au e Chef de la 5 Division	5ème Division 3ème Section A	Chefs de la 2ème Subdivision de la Division G	3ème lundi de chaque mois à 14h30	Annexe de C.C.A.A.
S.C.A.T. Sous-Commission des Agents de trains	5ème Division	Adjoint au e Chef de la 5 Division	5ème Division 3ème Section B	Chefs du Contrôle des Effectifs des agents de trains (Division G-5° Son)	3ème mercredi de chaque mois à 14 h 30	Annexe de C.C.A.A.
S.C.S.G. Sous-Commission de Surveillance Générale	5ème Division 2ème Division	Adjoint au Chef de la 5 ^e Division	5ème Division 1ère Section A	Inspecteurs Chefs du Service de Surveillance Générale (Division G - 2ème Section)	3ème mardi de chaque mois à 14 h 30	Annexe de C.C.A.A. Le Service Commercial est représenté à cette réunion par le Président de la S/Commission des Réclamations.

h
Service Central du Mouvement

COMMISSIONS CONSULTATIVES PERMANENTES

Désignation des Commissions ou Sous-Commissions	Représentation du Service Central M			Représentation des Régions	Périodicité des Réunions	Observations
	Divisions intéressées	Présidence	Secrétariat			
C.S.E. Réunion des Chefs du Service de l'Exploitation	Toutes	Directeur du Service	5ème Division 3ème Section B	Chefs du Service de l'Exploitation	1er mercredi de chaque mois, à 14 h 30	Le Directeur du Service Commercial assiste à la réunion des C.S.E.
C.C.M.G. Commission Consultative du Mouvement Général	Toutes	Directeur du Service	5ème Division 2ème Section A	Chefs de la Division M	2ème vendredi de chaque mois, à 14h30	Les Chefs des 5 Divisions du Service M assistent à ces réunions
C.C.M.V. Commission Consultative du Mouvement-Voyageurs	1ère Division	Chef de la 1 ^e Division	1ère Division 6ème Section	Chefs de la 2 ^e subdivision de la Division M	1er lundi (éventuellement 3 ^e lundi) de chaque mois à 9 h.	
S.C.M.V. Sous-Commission du Matériel Voyageurs	1ère Division	Adjoint au Chef de la 1 ^e Division	1ère Division 4ème Section	Chefs de la 7 ^e Section de la Division M	à la demande	Annexe de C.C.M.V.
S.C.H. Sous-Commission des Horaires	1ère Division	Adjoint au Chef de la 1 ^e Division	1ère Division 1ère Section	Chefs de la 4 ^e Section de la Division M	à la demande	Annexe de C.C.M.V.
C.C.M.M. Commission Consultative du Mouvement-Marchandises	2ème Division	Chef de la 2ème Division	2ème Division 1ère et 8ème Sections	Chefs de la 3ème Subdivision de la Division M	Tous les vendredis à 9 heures	Des représentants du Service Commercial assistent à certaines séances
S.C.A. Sous-Commission des Acheminements	2ème Division	Adjoint au Chef de la 2 ^e Division	2ème Division 5ème Section	Chefs de la 9ème Section de la Division M	3ème mercredi de chaque mois à 14 h 30	Annexe de C.C.M.M.
S.C.S.T. Sous-Commission Surveillance des Transports	2ème Division	Adjoint au Chef de la 2 ^e Division	2ème Division 5ème Section	Inspecteurs Chefs de Service de Surveillance des Transports (Division M, 9 ^e Section)	1 ^{er} Jeudi de chaque mois, à 14 heures 30	Annexe de C.C.M.M.

S. N. C. F.
-----Service Central
du
Mouvement
-----5ème Division

C.S.E. n° 81

REUNION DES CHEFS
DU SERVICE DE L'EXPLOITATION
-----MEMENTO N° 81(Séance du 6 Décembre 1939)
-----OBJET : Questions diverses

1°) - M. GOURSAT indique que pour procéder à la détermination des gratifications des agents des échelles A à E dans les conditions prescrites dans la note D 421.210, il prie les Chefs d'Exploitation de venir à son bureau aux jours et heures indiquées ci-après :

M. DEGARDIN	Lundi 11	à 8 H 15
M. TUJA	" "	à 14 H 15
M. SOULARD	Mardi 12	à 8 H 15
M. DARGEOU	" "	à 9 H 00
M. DREYFUS	" "	à 10 H 00

2°) - Situation de la circulation et des triaux.

M. GOURSAT donne lecture d'une lettre qui doit être envoyée prochainement aux C.S.E. sous le timbre de sa 2ème Division.

Il commente cette lettre et attire spécialement l'attention sur les deux points suivants :

a) - Faire le plus possible de trains réguliers de marchandises; rechercher la possibilité de créations ou rétablissements de lots directs et de lots de pénétration en vue de soulager l'ensemble des triages.

b) - Débarasser les triages des surcharges militaires qui leur sont imposées (rames T.C.O., parcs sur rail, trains sanitaires en garage, etc...); au besoin, faire réaliser dans les gares voisines des grands triages, quelques voies supplémentaires pour entreposer les wagons considérés.