

1943

1943

Service Central
du Mouvement

5ème Division

REUNION DES CHEFS DU SERVICE
DE L'EXPLOITATION

EX. G1. ARR.

MEMENTO n° 215

12-1-38 à 8h30M

Séance du 5 Janvier 1943

I - Prochaine réunion : 2 Février à l'heure habituelle

II - Organisation des Divisions Commerciales et des Services Régionaux S.C.E.T.A.

et G
M. Boyaux met les C.S.E. au courant des propositions qu'il compte adresser à M. le Directeur Général concernant l'organisation des Divisions Commerciales et des Services Régionaux S.C.E.T.A.

Attendons la suite
Ces propositions tendent à faire assurer par les Services Régionaux S.C.E.T.A. l'ensemble des travaux assurés par les anciennes Sections C 6. En contre partie les Services Régionaux SCETA seraient mis plus directement sous la direction des Chefs des Divisions Commerciales pour les travaux de l'espèce.

12/1/38
Par ailleurs, M. Boyaux envisage une certaine décentralisation en matière d'instruction des demandes de relèvement des prix formulées par les correspondants et une simplification de la procédure actuellement suivie par le Ministère pour l'approbation des tarifs.

12/1/38
Ces diverses mesures permettraient une économie globale de personnel d'environ 10 unités.

III - Report sur la gare de Paris-Austerlitz de la totalité des opérations de factage qui la concernent

C et E
12/1/38
Au cours de la réunion des C.S.E. du 6 Octobre 1942 (Mémento n° 212 - Question III), la question du report de la gare de Paris-Lyon sur celle d'Austerlitz de la totalité des opérations de factage concernant cette dernière gare a déjà été examinée.

12/1/38
Il a été notamment décidé d'attendre pour passer à exécution la baisse de trafic qui se produit en règle générale au début de chaque année et d'examiner au préalable la possibilité d'organiser une 2ème tournée de factage à la gare d'Austerlitz. Cette deuxième tournée a bien été organisée depuis le 15 Octobre.

12/1/38
D'autre part, M. Goursat a pu passer une nouvelle commande de tracteurs électriques en plus des commandes déjà en cours, ce qui permettra en particulier de satisfaire les besoins du chantier G.V. d'Austerlitz.

12/1/38
Dans ces conditions, MM. Girette et Mermier sont d'accord pour envisager de réaliser à nouveau l'indépendance du factage des gares de Paris-Lyon et d'Austerlitz à partir du mois d'Avril. Ils reprendront dès maintenant l'étude de cette affaire et une décision définitive sera prise dans le courant du mois de Février.

G
IV - Réduction de la durée du stage des attachés des groupes I, II et III.

attendons la suite
elle viendra grand
se reporte à mes notes de séance
12/1/42
12/1/42
12/1/42
C et M

Les C.S.E. approuvent, avec quelques modifications de détail un projet de réduction temporaire du stage des attachés des groupes I, II et III, tel que ce sujet résulte des propositions présentées par la C.C.A.A.

Le Service Central du Mouvement fera le nécessaire auprès du Service Central du Personnel pour les modifications à apporter au Fascicule XIX, Chapitre II, du Règlement du Personnel.

notes de séance
12/1/42
12/1/42
C et M

Les C.S.E. sont unanimes à insister pour que l'on revienne dès la fin des hostilités au programme normal de stage des attachés des groupes I, II et III, de manière que la formation de nos cadres d'avenir n'ait pas trop à souffrir des dispositions temporaires que les circonstances actuelles peuvent imposer.

V - Atténuations locales à apporter dans les suspensions de trafic.

Ceci n'est pas de la séance
12/1/42
ce qui a été dit - à remarquer
que M. Goursat craint que si de telles dérogations étaient accordées elles ne soient bien de leur arrondissement et, bien entendu, dans la limite des contingents de matériel alloués pour le chargement du détail.

La Région du Nord a proposé qu'en cas de suspension générale de certains trafics, les Chefs d'Arrondissement soient autorisés à accorder des dérogations, étant entendu que ces dérogations seraient seulement applicables à l'intérieur de leur arrondissement et, bien entendu, dans la limite des contingents de matériel alloués pour le chargement du détail.

que M. Goursat craint que si de telles dérogations étaient accordées elles ne soient bien de leur arrondissement et, bien entendu, dans la limite des contingents de matériel alloués pour le chargement du détail.

D'ailleurs, la question perd de son intérêt, car l'on n'envisage plus de procéder à des suspensions générales d'acceptation de colis de détail.

notes de séance
12/1/42
intervenu pour appuyer la proposition
Se reporte aussi à la séance de la dernière de la semaine
12/1/42

VI - Application de la semaine de 52 h.30

notes de séance
12/1/42
Se reporte aussi à la séance de la dernière de la semaine
12/1/42

Les Régions font connaître que les dispositions concernant l'allongement de la durée de travail ont été mises en vigueur le 1er Janvier sur l'ensemble des Régions.

notes de séance
12/1/42
Se reporte aussi à la séance de la dernière de la semaine
12/1/42

Néanmoins dans bien des établissements, l'organisation effectivement mise en application devra être revue et mise au point.

notes de séance
12/1/42
Se reporte aussi à la séance de la dernière de la semaine
12/1/42

Ce n'est donc guère que dans le courant du mois de Février que l'on pourra fixer avec précision l'importance des effectifs nécessaires.

notes de séance
12/1/42

Quoiqu'il en soit, il est déjà certain que l'on n'obtiendra pas l'économie de 5.500 agents primitivement envisagée.

VII - Commande du personnel sédentaire

notes de séance
12/1/42
Se reporte aussi à la séance de la dernière de la semaine
12/1/42

Au cours de leur réunion du 5 Mai 1942 (Mémento n° 206 - Question II), les C.S.E. ont décidé de faire étudier dans quelles conditions pourrait être étendue à toute la S.N.C.F. une organisation créée sous le nom de "Régulation du personnel", par les Régions S-O et S-E, en vue de diriger et de contrôler l'utilisation du personnel dans les grandes gares.

notes de séance
12/1/42

L'étude entreprise a montré que des organisations analogues existaient sous des formes plus ou moins diverses sur la plupart des Régions et elle a abouti à un certain nombre de conclusions que M. Goursat soumet à l'appréciation des C.S.E. :

1°/ Il est toujours avantageux de ne pas affecter à demeure dans les grandes gares le personnel de réserve à des chantiers déterminés, mais au contraire de le rassembler dans une masse unique opérant indistinctement sur tous les chantiers de la gare et en liaison avec la commande des agents des trains.

2°/ Le contrôle de l'utilisation du personnel incombe essentiellement au Chef de gare lui-même; dans la grande majorité des gares c'est le Chef de gare qui doit assurer personnellement la direction du Service chargé de régler l'utilisation du personnel de réserve; ce n'est que dans les très grandes gares que le Chef de gare peut déléguer cette direction à l'un de ses collaborateurs.

Il est donc préférable de renoncer à l'appellation "Régulation du personnel" et il vaut mieux désigner par "Commande du Personnel Sédentaire" l'organisme d'exécution chargé de gérer l'ensemble du personnel de réserve de la gare conformément aux directives reçues du Chef de gare.

Ce n'est d'ailleurs que dans les grandes gares que les opérations de commande justifient la création d'un organisme spécialisé; dans les autres gares c'est le Secrétariat qui s'en charge.

3°/ La création d'une commande du personnel sédentaire ne doit pas avoir pour effet de restreindre l'autorité et les responsabilités des Chefs de chantiers; il convient de laisser à ces derniers le soin d'établir les prévisions des présences nécessaires, de répartir les agents à l'intérieur du chantier, enfin, s'il y a lieu, de calculer le rendement du personnel sur le chantier.

4°/ Pour régler le fonctionnement pratique de la commande du personnel sédentaire il faut examiner gare par gare et chantier par chantier l'organisation à adopter et ne pas chercher à imposer une organisation identique pour toutes les gares ou tous les chantiers.

5°/ On s'efforcera, toutes les fois que cela sera possible, de commander le service par semaine entière allant du lundi au dimanche inclus de manière à n'avoir dans le cours de la semaine qu'à procéder par voie de retouches pour tenir compte des maladies, des congés imprévus, etc....

notes de séance
12/1/42

Ces diverses dispositions sont adoptées; elles seront insérées dans l'Instruction Générale Ex. 5 à laquelle le Service Central du Mouvement a en préparation, relativement à l'organisation du travail dans les gares.

M. GOURSAT indique aux C.S.E. les raisons pour lesquelles cette réforme n'a pas encore abouti; les transports s'effectueront donc encore, tout au moins en Février, selon les règles fixées par l'arrêté ministériel du 15 Novembre 1940.

VII - Appel des marchandises à transporter par expéditions de détail -

Il convient de prendre d'urgence des mesures d'ensemble permettant de régler les ramises sur les possibilités de transports limitées par le contingent alloué et de désager les chantiers de transbordement afin d'éviter d'avoir, à l'avenir, recours à des suspensions générales du trafic de détail non prioritaire.

Le système consiste à accepter, pour les marchandises qui ne sont pas frappées d'une suspension d'acceptation, mais qui ne sont pas acceptées à l'office, les déclarations d'expédition non datées, la réception des colis étant différée; les déclarations d'expédition non datées seraient classées dans un certain nombre de chemises marquées au nom de certaines gares locales ou de transbordement; les expéditeurs seraient ultérieurement avisés lorsqu'ils auraient à remettre leurs envois en gare.

Grâce à ces mesures, la mise en marche des wagons de détail serait réglée d'une manière analogue à celle des trains facultatifs.

Après échange de vues, au cours duquel M. GOURSAT insiste pour que la méthode de l'appel soit appliquée en règle générale pour le trafic interrégional, il est décidé que les Régions seront invitées, par une lettre du Service Central du Mouvement, à organiser sur leur terrains l'appel du détail.

Service Central
du Mouvement
5ème Division

REUNION
des Chefs du Service de l'Exploitation

MENTO N° 216

Scance du 2 Février 1943 243 à 14h30M

EX. G1. ARR.

I - Prochaine réunion le 2 Mars à l'heure habituelle.

II - Application de la semaine de 52 h 30 - Situation des effectifs -

Les C.S.E. exposent les raisons pour lesquelles les effectifs autorisés qui ont été notifiés pour 1943 seront très certainement insuffisants, même en décomptant très soigneusement les agents détachés à l'extérieur, et notamment aux entreprises, ainsi que M. GOURSAT l'a déjà recommandé.

M. BERTHELOT, qui assiste à la réunion, explique qu'il n'est pas possible, tout au moins pour le moment, de proposer une augmentation des effectifs autorisés qui viennent d'être fixés et il insiste pour que l'on se rapproche dans toute la mesure du possible des chiffres qui ont été fixés. Il convient à cet effet :

1°) de mettre successivement à disposition des Services MT et VB tous les agents dont on n'a pas l'emploi actuellement dans les Services de l'Exploitation;

2°) de licencier tous les auxiliaires en excédent dans les Services d'Exploitation dont les Services MT et VB n'ont également pas l'utilisation, et en commençant par le personnel féminin dans tous les emplois où le rendement de ce personnel est inférieur à celui qu'on obtiendrait du personnel masculin.

3°) de mettre à la retraite les agents du cadre permanent qui remplissent les conditions requises et qui ne donnent pas entière satisfaction.

Lorsque ces diverses mesures auront produit leur plein effet on examinera dans le courant de mars la situation des effectifs à fin Février 1943 et 1942 et on pourra proposer une augmentation des effectifs autorisés, à condition de la justifier soigneusement par comparaison avec la période correspondante de 1942 (éléments de trafic de Janvier 1943 et de Janvier 1942, et tous éléments de nature à modifier cette comparaison).

III - Dispositions à prendre en raison de la pénurie de gas-oil et de carburants -

Depuis le mois d'août 1942, la S.N.C.F. n'a plus bénéficié d'aucune attribution de gas-oil et d'après les renseignements fournis par la section du pétrole de l'O.C.R.P.I., il faut s'attendre à ce que cette situation se prolonge.

Dans ces conditions, les stocks de la S.N.C.F. seront complètement épuisés dans un délai maximum de 4 mois. Il convient donc de prendre d'urgence toutes dispositions pour équiper les tracteurs et les grues fonctionnant au gas-oil de manière à permettre leur marche avec des combustibles de remplacement; il y a également lieu de s'organiser de manière à pouvoir se passer des engins qui n'auraient pas pu être transformés en temps voulu.

En ce qui concerne le carbure, la situation est moins critique; néanmoins certaines Régions, le Sud-Est notamment, se plaignent de ne plus être approvisionnées que pour un très court délai; le Service Central du Mouvement vient d'attirer à ce sujet l'attention du Service des Approvisionnements; il vient également d'être décidé de créer, comme pour les produits pétroliers, une Commission inter-Services chargée de répartir chaque mois les contingents alloués en s'efforçant de satisfaire par priorité les besoins essentiels; il y a lieu, enfin, de veiller à ce que tout gaspillage soit évité et à ce que l'on ne distribue aux agents que le carbure qui leur est strictement indispensable.

IV - Dispositions à prendre en cas de suppression de la ligne de démarcation

Les pourparlers actuellement engagés entre le Gouvernement français et les Autorités allemandes aboutiront peut-être à la suppression de la ligne de démarcation.

S'il en est réellement ainsi, il en résultera un important mouvement de voyageurs qui nécessitera la mise en vigueur d'un certain nombre de mesures techniques destinées à faire face au trafic en l'état, car il serait peu psychologique de maintenir ou de créer un contrôle particulier se substituant au contrôle actuel au moment où les Autorités d'occupation rendraient la liberté de circulation entre les deux zones.

Ces mesures sont :

1°) Application permanente, pendant au moins 3 mois, du régime de l'inscription préalable pour tous les trains express circulant entre les deux zones.

2°) Modification des horaires de ces trains de manière à tenir compte de la suppression du stationnement pour contrôle au passage de la ligne; les trains express seraient en général retardés de 45' ou une heure au départ de Paris ou de Bordeaux et avancés d'autant à leur arrivée à Paris ou à Bordeaux.

3°) Crédit d'un certain nombre de trains express :

entre Paris et Lyon..... (trains 103 et 104)
" Paris-Clermont-Fd-St-Etienne " 1013 et 1012
" Paris et St-Germain-des-F. { dédoublement des 1015 & 1016
" Bordeaux et Narbonne..... { trains BA et AB
" Paris et Chambéry { 101/631 et 632/102
{ éventuellement

ainsi que mise en marche d'un train-poste de chaque sens entre Paris et Marseille.

4°) Possibilité de mettre en marche quelques dédoublements de trains express circulant entre les 2 zones, en vue de faciliter les mouvements. (1% des parcours).

Les créations de parcours envisagées (5% des parcours totaux) seraient en grande partie compensées par la suppression probable d'un certain nombre de trains de permissionnaires allemands moins utiles pendant la période du printemps, de l'été et de l'automne.

A la date de suppression de la ligne de démarcation un nouveau service serait mis en vigueur sur les Régions Sud-Ouest et Sud-Est.

V - Etude à entreprendre pour la reconstitution du service voyageurs après la guerre

Le Service Central du Mouvement a mis sur le chantier une étude tendant à fixer, d'une part, les directives générales à suivre pour la reconstitution du service voyageurs d'après guerre et, d'autre part, à établir dès maintenant le canevas des grandes relations, compte tenu des décisions prises par M. le Directeur Général à la suite des rapports déjà fournis sur la politique d'amélioration du service du chemin de fer d'après guerre.

M. GIRETTE insiste pour que la question fasse l'objet d'un examen d'ensemble devant les C.S.E. avant qu'elle ne soit soumise à la C.C.M.V. et que soient entreprises les études de détail.

Il est finalement décidé qu'un échange de vues sur cette question aura lieu à l'occasion de la prochaine réunion des C.S.E.; le Service Central du Mouvement rédigera et adressera en temps voulu aux C.S.E. une note pour servir de base de discussion.

VI - Modifications envisagées au régime des priorités de transport

La S.N.C.F. est actuellement en pourparlers avec la Direction de l'Economie des Transports au Secrétariat d'Etat aux Communications et avec les autorités allemandes en vue d'apporter certaines modifications dans le classement des marchandises en divers groupes de priorités. On envisagerait d'avoir, en plus des transports militaires, 3 catégories de transports dénommées catégories A, B et C; les transports appelés à bénéficier de la priorité des catégories A et B seraient désignés mensuellement par le Secrétaire d'Etat aux Communications sur la proposition du Directeur de l'Economie des Transports, après avis de la S.N.C.F.; les transports non repris dans les catégories A et B seraient classés dans la catégorie C; à l'intérieur d'une même catégorie, il n'y aurait pas de priorité relative et les transports seraient exécutés dans l'ordre d'inscription des demandes de wagons dans les gares.

Mais la pénurie de carburants a conduit la S.N.C.F. à mettre sur pied un programme de transformation de ses locotracteurs pour la marche aux carburants de remplacement, principalement au gaz de gazogène.

Des locotracteurs ont tout d'abord été équipés de gazogènes à bois ou à charbon de bois. Après une mise au point qui, pour certains d'entre eux, a été relativement pénible, il a fallu, en raison des difficultés d'approvisionnement en charbon de bois, s'orienter vers l'utilisation de gazogènes à charbon minéral. Toute expérience manquait pour ainsi dire sur ces types de gazogènes, et les déboires ont été encore plus nombreux que pour les gazogènes à charbon de bois; en particulier la filtration du gaz est délicats et demande une surveillance toute spéciale des filtres.

Quel que soit le type du gazogène, le travail demandé au conducteur d'un locotracteur ainsi équipé est nettement plus pénible que celui qui incombe à un conducteur de locotracteur à essence ou gaz-oil (garnissage et décrassage du gazogène, nettoyage des filtres) et plus délicat (surveillance constante de la bonne marche du gazogène : formation de voûtes et échauffements locaux du gazogène, etc..)

C'est pourquoi afin d'encourager les conducteurs de locotracteur à gazogène et les récompenser de l'effort supplémentaire qui leur est demandé, il paraît judicieux de leur attribuer, en plus de la prime de travail attribuée à tous les conducteurs de locotracteur et susceptible, le cas échéant, de réduction dans les conditions habituelles, une gratification spéciale dont le taux maximum serait de 5 frs., par journée de conduite effective du locotracteur à gazogène et dont le montant réel serait laissé à l'entière appréciation des Chefs d'Arrondissement qui se feront adresser, chaque mois, en temps opportun, des propositions par les Chefs des gares utilisant des locotracteurs à gazogène et les corrigeraient en tenant compte de l'appréciation portée par les contrôleurs spécialisés dans la surveillance de l'entretien de ces appareils.

Le Service Central du Mouvement saisira de la question le Service Central du Personnel et donnera ensuite les instructions d'application utiles.

S. N. C. F.

Service Central
du Mouvement

5^e Division

C.S.E. N° 217

EX. G1.ARR.

-7-3-43 A -8H00.

REUNION DES CHEFS DU SERVICE
DE L'EXPLOITATION

Document n° 217

Séance du 2 Mars 1943

I - Prochaine réunion : 6 avril à l'heure habituelle.

II - Attribution de gratification aux conférenciers des écoles d'instruction professionnelle dans les Services d'Exploitation.

Par application des dispositions de l'article 240¹ du fascicule II du Règlement du Personnel, et par analogie avec ce qui avait été précédemment décidé par le Service Central du Matériel, M. COURSAT a récemment fixé à 40 Frs. le taux de la gratification horaire susceptible d'être allouée aux fonctionnaires du Service de l'Exploitation qui préparent ou enseignent en dehors de leurs heures de service des cours communs aux attachés des trois Services.

En ce qui concerne les cours d'instruction professionnelle propres à l'Exploitation, la C.C.I. a examiné la question au cours de sa réunion du 23 février (Document n° 216) et elle a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'accorder des gratifications horaires, ces cours étant en général enseignés et préparés pendant les heures de service.

Les C.S.E. font observer qu'il n'en est pas toujours ainsi, et ils insistent pour que des gratifications puissent être accordées à tous les professeurs des cours d'instruction professionnelle, de manière à récompenser les efforts des instructeurs et à tenir compte des difficultés du surcroît de travail imposé à eux pour la préparation des cours et la correction des devoirs.

Après échange de vues, M. COURSAT décide que des gratifications pourront être accordées aux professeurs des cours d'instruction professionnelle des Services de l'Exploitation dans les conditions prévues par le Règlement du Personnel et sur la base de :

- 40 Frs. l'heure pour les conférenciers des écoles du niveau n° 4 Mouvement et Trafic (candidats à l'Inspection).
- 30 Frs. l'heure pour ceux des écoles du niveau n° 3 Mouvement et Trafic (sous-chefs de gare, dirigeants des bureaux de gares),
- 20 Frs. l'heure pour ceux des écoles des niveaux Nos 1 et 2 Mouvement et Trafic (facteurs, facteurs enregistrants, commis).

La Conférence est bien d'accord sur le type de couverts présentés. Elle demande que, lorsque les constructions pourront être reprises, on ne commande pour commencer que des wagons du type nouveau, mais en réservant de reprendre la construction de wagons dont la caisse ne dépasserait pas les dimensions de la caisse du wagon actuel de 20 T; l'importance du trafic de détail et de groupage et les conditions d'exécution des acheminements accélérés peuvent en effet conduire à la réalisation d'un certain pourcentage optimum de wagons couverts longs, par rapport au nombre total de wagons couverts.

Si l'on était conduit à reprendre la construction de wagons couverts à caisse courte, il faudrait que ces wagons aient un empattement de 6 mètres qui assurera mieux leur tenue à grande vitesse.

M. LEGRAND est bien d'accord pour faire cette étude qui ne présente d'ailleurs pas de difficultés.

En ce qui concerne le Fa, étant donné le désir exprimé par le Service Commercial de ne pas réduire la surface de plancher du Fa, et les difficultés pratiques (longueur des trains, longueur des voies de débord, etc...) qui résulteraient de la construction d'un wagon couvert plus long que le wagon couvert proposé, la Conférence demande unanimement à maintenir les dimensions du wagon Fa en acceptant une différence de longueur du châssis entre le Fa et le K.

4*) - Questions diverses -

L'examen du nombre et des types de wagons à écartement d'essieux variable pour le trafic avec l'Espagne, sera examiné lorsque la Région Sud-Ouest aura rédigé son rapport sur la question. Dès maintenant, il semble bien que l'emploi de ce type de matériel ne présentera d'intérêt que si l'on peut augmenter le rythme selon lequel l'échange des essieux peut être fait dans les gares frontières.

M. GOURSAT demande à M. LEGRAND de se rapprocher dès maintenant du Service des Installations Fixes pour voir s'il est possible d'augmenter dans les gares frontières le nombre des postes d'échange, de manière à ce que des trains complets composés de wagons à écartement d'essieux variable ne perdent que quelques heures dans l'opération d'échange des essieux.

En ce qui concerne l'adaptation des dispositifs mobiles et notamment de double plancher pour le transport des animaux vivants et des fruits et primeurs, la Région Sud-Est enverra au Service Central M des propositions précises qui seront examinées par le Service Central du Matériel. Les autres questions posées par la Note du 23 Mars (aménagements destinés à faciliter la manutention, amélioration du cadre porte-étiquettes et plus grande facilité de manœuvre des portes de wagons couverts) feront l'objet d'un examen ultérieur.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 218

REUNION DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 218

Séance du 6 Avril 1943

I - Prochaine réunion : en principe le 4 Mai à l'heure habituelle

II - Appel des colis de détail dans les gares de Paris -

Par lettre 12.665/1 du 6 Février, le Service Central M a invité les Régions à mettre en service une méthode d'appel des marchandises de détail qui ne sont pas acceptées d'office aux termes des textes réglementaires en vigueur.

L'expérience a montré qu'il y avait intérêt à appliquer dans les gares de la région parisienne une seule et même méthode; en effet, comme les règles d'appel ne sont pas les mêmes dans les différentes gares de Paris (il y a même des gares qui ne pratiquent pas l'appel), le public en profite et la méthode devient pratiquement inopérante.

Le C.S.E. étant bien d'accord pour que l'on essaie d'unifier la méthode, il est décidé que la C.C.T. et la C.C.M.M. élaboreront un projet de texte commun.

III - Oportunité de prévoir des listes distinctes pour les colis acceptés d'office en G.V. et en P.V.

Au cours des réunions du 17 Mars de la C.C.T. et du 18 Mars de la C.C.M.M., le représentant du Service Central M a remis aux représentants des Régions un projet de modifications au Chapitre II (transports autres que par wagons complets) de l'Annexe marginale à l'Avis Général série Mouvement n° 15 et à l'Avis Général T.147 n° 1.

Ce texte donne la liste des marchandises à accepter d'office d'une part en G.V., d'autre part en P.V.

Les C.S.E. font observer qu'il serait préférable de ne pas fixer de variétés la liste des marchandises acceptées d'office en G.V. et en P.V. et qu'il serait préférable que la S.N.C.F. ait le droit d'interdire sur des relations déterminées l'acceptation en G.V. de marchandises désignées ou quelconques sous réserve de donner aux expéditeurs un préavis de quelques jours et de rendre compte au Secrétariat d'Etat aux Communications.

Le Service Central M se chargera de rédiger un texte qu'il soumettra au Service Central C.

Résultats des essais d'affrètement des camions Bouessé, O.G.T. et Bernis.

M. BOYAUX met les C.S.E. au courant des résultats des essais des camions Bouessé, O.G.T. et Bernis.

Ces résultats sont tout à fait satisfaisants, mais pour éviter des critiques de la part des transporteurs routiers, M. BOYAUX recommande que l'on se préoccupe non seulement d'obtenir une bonne utilisation des camions, mais que l'on s'efforce également de s'en servir pour le transport des marchandises considérées comme prioritaires ou de celles pour lesquelles le Chemin de fer ne peut pas momentanément assurer le transport dans des conditions satisfaisantes (lignes de chemin de fer encombrées, transports craignant la casse ou le vol).

V - Améliorations du service commercial dans les gares -

M. BOYAUX met les C.S.E. au courant de la lettre qu'il a l'intention d'adresser à M. le Directeur Général sur les améliorations restant à réaliser dans le service commercial des gares.

Il est procédé à un échange de vues portant principalement sur les points suivants :

1°) - Présentation et classement des instructions :

Les C.S.E. signalent que les reliures cartonnées n'ont pas été distribuées en quantité suffisante, ce qui nuit à la bonne conservation des instructions nouvellement distribuées; certains d'entre eux estiment que quelques instructions gagneraient à être rédigées avec plus de concision.

2°) - Organisation des bureaux de gare :

Malgré les difficultés actuelles de réalisation, il convient de poursuivre l'aménagement de quelques bureaux-type pouvant servir de modèles.

3°) - Action du commandement :

D'une manière générale, les fautes commerciales ne sont pas réprimées assez sévèrement, notamment lorsqu'elles ont des répercussions financières importantes.

4°) - Recrutement des commis -

Les C.S.E. n'ont pas d'objection à ce que l'examen d'avancement pour le grade de commis soit complété par des épreuves orales que le Service Commercial voudra bien définir.

5°) - Passage de la filière du Mouvement dans la filière commerciale -

Les C.S.E. sont d'accord pour qu'en cas de mutation vers un emploi de la filière commerciale on exige toujours l'examen ou le

le Directeur Général a demandé de reprendre l'étude sur un certain nombre de points, et notamment sur les deux points suivants :

- Construction d'un wagon tombereau de 29 T de charge, Elevation de la charge utile du wagon plat N° 20 à 20 T.

La Commission a repris ses travaux et c'est le Procès-Verbal n° 4 de cette Commission que la Conférence des Chefs du Service de l'Exploitation est chargée d'examiner.

1°) - Wagons tombereaux -

La Conférence, se fondant sur les arguments qui ont été exposés dans le Procès-Verbal de la Commission que dans la Note du Service Commercial en date du 23 Mars, marque nettement sa préférence pour un tombereau de 25 T. Si cependant M. le Directeur Général désire expérimenter le tombereau de 29 T, la Conférence demande que l'on ne construise pour commencer qu'une série d'un millier de wagons de façon à expérimenter ce matériel qui sera certainement nettement plus fragile que le tombereau actuel de 20 T. Elle exprime le désir que, en même temps que l'on fera une commande de wagons tombereaux de 29 T., on commande en grande série des tombereaux de 25 T., dont les caractéristiques techniques donnent pratiquement l'assurance qu'ils pourront résister, aussi bien que le tombereau actuel, aux efforts en service et notamment à ceux qu'ils suscitent dans les triages.

2°) - Wagons plats -

La Conférence est d'accord pour accepter les types N° 20 et N° 22 proposés, ce dernier véhicule avec 6 mètres d'empattement.

Il est entendu que ces wagons plats seront tous étoilés, ce qui permettra de résoudre sans difficulté le problème du transport des containers sur des wagons plats dans les trains de grande vitesse ou les trains spécialisés à l'acheminement accéléré des marchandises.

3°) - Couverts -

M. GOURSAT expose les raisons qui l'ont conduit à orienter l'étude de la Commission vers un couvert d'un plus grand volume que notre couvert actuel de 20 T. Ce sont :

- le désir d'augmenter le rapport de la charge à la tare, en parvenant à charger plus fréquemment 20 T, alors que notre couvert actuel ne permet d'obtenir cette charge qu'avec des marchandises d'une forte densité telles que les farines, les blés, les ciments et les plâtres.

- les besoins des transports de détail et de groupage, surtout au fur et à mesure que les wagons américains de 30 T disparaîtront. Dans l'avenir, par suite de l'élimination des wagons couverts ne portant pas 20 T et des wagons couverts qui ne sont pas susceptibles d'être incorporés dans les trains G.V., il ne restera plus que 2 types de wagons couverts portant tous les deux 20 T en P.V. et 15 T en G.V., ce qui rendra la répartition des couverts particulièrement simple. Il suffira de distinguer les couverts courts et les couverts longs.

concours auxquels est subordonné normalement l'accès au grade considéré ou l'entrée dans la filière dans laquelle ce grade est classé; par contre, ils estiment qu'il n'y a pas lieu d'envisager l'attribution à titre personnel d'une indemnité compensatrice, dans le cas où un agent du Mouvement est muté par suite d'inaptitude physique dans la filière commerciale, lorsque le nouvel emploi attribué comporte une rémunération moindre.

6°) - Amélioration des débouchés du personnel des bureaux de gare :

Les C.S.E. sont également d'accord pour que l'on insiste auprès du Service Central du Personnel en vue d'obtenir la possibilité de classer aux échelles 14 et 15 un nombre limité d'emplois de Chef de bureau de gare.

7°) - Notation du personnel :

Il est entendu que dans la ~~notation~~ des agents des bureaux de gare il sera tenu compte selon le cas de l'avis du Chef de circonscription de trafic, ou de celui du Chef de la Division Commerciale.

8°) - Instruction du personnel de direction des bureaux de gare :

Ainsi que cela a déjà été décidé, il convient de tenir compte dans la notation d'aptitude d'un agent pour un grade de chef ou de sous-chef de bureau de gare des résultats que cet agent a pu obtenir lors de son passage dans les échelles du Trafic.

9°) - Formation commerciale des chefs de gare :

Les écoles d'instruction professionnelle de la branche Mouvement comportent déjà des nations suffisantes de trafic; mais lorsque des sous-chefs de gare déjà anciens sont proposés pour un emploi de chef de gare, ils ont souvent perdu de vue ces questions et il peut être nécessaire de leur donner une formation commerciale. A cet effet, on peut leur faire suivre des cours spéciaux de l'école du Trafic du niveau n° 3 et leur faire faire un stage d'une certaine durée dans un emploi commercial.

Pour les très grandes gares à service commercial prépondérant, il peut être intéressant de désigner des dirigeants ayant effectué une partie de leur carrière dans la branche commerciale.

VI - Protection des voyages de personnalités françaises par voie ferrée

M. GOURSAT met les C.S.E. au courant des nouvelles dispositions envisagées par la S.N.C.F., d'accord avec le Secrétariat d'Etat aux Communications, le Service des gardes des Communications et les Services de la Police Nationale, relativement à la protection des voyages de personnalités françaises par voie ferrée.

D'après ces nouvelles dispositions, il ne subsisterait qu'un seul plan de sécurité dit : "Plan S". L'intervention de la S.N.C.F.

serait limitée aux seules mesures ayant un caractère purement technique (visites de la voie, des signaux, des installations électriques, etc.) toutes les dispositions qui ont nettement un caractère de sécurité publique (patrouillage, gardiennage des points sensibles) seraient reportées sur les gardes des communications dont la mise en place en temps utile sur les lignes suivies par le train officiel s'effectuerait sur l'ordre des autorités civils, sans intervention de la S.N.C.F. La mise en place du service de patrouillage et de gardiennage par les gardes des communications serait faite au plus tard au moment de la visite technique de la voie par les agents de la S.N.C.F.

De plus, il serait prévu, en vue de faciliter l'exécution de la liaison entre la S.N.C.F. et les autorités préfectorales ainsi que pour donner, en ce qui concerne la police et la sécurité publique, les ordres utiles en cas d'incident, d'accident ou de détournement du train officiel, qu'un chef de groupe des gardes des communications serait placé auprès de l'Inspecteur du P.C. de l'Arrondissement pendant toute la durée de la circulation du train officiel sur l'Arrondissement; c'est à ce chef de groupe qu'il appartiendrait de tenir les préfets au courant de l'horaire du train officiel, de sa circulation réelle et des incidents qui viendront à se produire; c'est à ce même chef de groupe qu'incemberait le soin de prendre toute initiative pour l'équipement par des gardes des communications des voies empruntées en cas de détournement du train officiel.

Les représentants de l'Est et du Nord désirant voir maintenir le dispositif réduit de sécurité, dit plan n° 3, qui ne prévoit que des mesures de police sans aucune disposition technique à la charge de la S.N.C.F., il est convenu que le projet du Service Central M sera retouché en conséquence.

La Direction des Gardes des Communications va préparer une instruction précisant exactement les tâches incombant aux gardes des communications; cette instruction sera soumise pour accord à la S.N.C.F.

Une fois approuvées par les Services de la Police Nationale et du Secrétariat d'Etat aux Communications, ces instructions seront publiées et la nouvelle instruction S.N.C.F. se substituera à la Note Générale série M Affaires Générales n° 23.

VII - Examen des conclusions de la Commission LEGRAND sur les types de wagons à marchandises à construire -

M. GOURSAT expose la procédure suivie dans les études. Il indique que les buts essentiels indiqués par M. le Directeur Général sont, d'une part, de choisir des types de wagons permettant le rapport le plus élevé possible entre la charge utile et la tare, d'autre part de réduire le nombre des types dans chacune des grandes catégories.

Les études de la Commission avaient amené à proposer de construire :

- 1°) - un couvert KK et un wagon Fa,
- 2°) - un tombereau de 20 T de charge utile,
- 3°) - trois plats dont 1 à bogies.

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

EX.G1.ARR.

Mémento N° 219

Séance du 4 Mai 1943

11-5-43 A - 8^h00^m

I - Prochaine réunion : 1er juin à l'heure habituelle.

II- Unification de la méthode d'appel du détail dans les gares de Paris -

Par lettre 12.665/1 du 6 février, le Service Central du Mouvement a invité les Régions à mettre en service une méthode d'appel des marchandises de détail qui ne sont pas acceptées d'office aux termes des textes réglementaires en vigueur.

La méthode s'étant révélée pratiquement inopérante dans la région parisienne, du fait que les règles d'appel n'étaient pas les mêmes dans les différentes gares de Paris, il a été décidé au cours de la réunion des C.S.E. du 6 avril (mémento n° 218) qu'on essaierait d'unifier la méthode et qu'un projet de texte commun serait rédigé par la C.C.T. et la C.C.M.M.

La Commission des Acheminements a examiné la question le 12 avril; elle a reconnu que la méthode d'appel n'est pas applicable dans les gares de Paris, les expéditeurs ayant la possibilité de remettre une déclaration d'expédition dans chacune des gares de Paris; elle a préconisé d'inscrire de préférence un système de zonage dans lequel le détail P.V., prioritaire ou non prioritaire, serait accepté seulement un jour par semaine dans les gares de Paris autres que celles appartenant à la Région destinataire de la marchandise, sans préjudice des restrictions plus sévères en vigueur sur les différentes Régions.

La C.C.M.M. a adopté ce point de vue, sous réserve que les tonnages en jeu ne justifient pas de porter de 1 à 2 par semaine le nombre des jours pendant lesquels certaines gares parisiennes seraient susceptibles d'accepter le détail à destination d'une Région déterminée.

Un sondage a été fait depuis; au vu de ses résultats, les C.S.E. font observer que le tonnage du détail P.V remis dans les gares parisiennes à destination des Régions autres que celles auxquelles ces gares appartiennent est en réalité relativement faible; dans ces conditions, il est intéressant de n'accepter les envois qu'un jour par semaine, de manière à disposer d'éléments suffisants pour mettre en marche des wagons sur des destinations plus éloignées que les transbordements de la région parisienne.

Il est finalement décidé que, sans préjudice des restrictions plus sévères pouvant être mises en vigueur sur une ou plusieurs Régions, les gares de Paris n'appartenant pas à la Région destinataire de la marchandise accepteront, à partir du 17 mai, seulement :

- le lundi : les envois à destination de la Région EST
- le mardi : -d°- du NORD
- le mercredi : -d°- de l'OUEST
- le jeudi : -d°- du S.OUEST
- le vendredi : -d°- du SUD-EST

Les bureaux de ville de Paris opéreront de même.

La mise en vigueur de cette mesure sera annoncée au Public par la Voie de la Presse et de la Radio; il en sera rendu compte au Ministre.

III. - Découpage de la S.N.C.F. en zones de wagonnages pour l'acheminement du détail après guerre -

Par lettre du 29 janvier 1943, le Service Central du Mouvement a demandé aux Régions de poursuivre activement les études entreprises en vue de la mise en application progressive du nouveau régime envisagé dans l'avenir pour l'acheminement des marchandises de détail. Les Régions ont fait des propositions concernant le choix des gares-centres de transbordement et le découpage du réseau S.N.C.F. en zones correspondant aux gares-centres choisies.

Ces propositions manquent d'homogénéité: les Régions de l'Est, de l'Ouest et du Sud-Ouest ont prévu un nombre relativement important de zones à trafic moyen plutôt faible; au contraire, les Régions du Nord et du Sud-Est ont envisagé un nombre relativement réduit de zones à trafic moyen plutôt fort.

La multiplication des zones présente l'avantage d'éviter les chantiers de transbordement trop gros et de réduire la longueur des rebroussements, mais par contre des inconvénients pour les gares de départ (discrimination plus poussée des colis, plus grand nombre d'étiquettes et par suite plus grands casiers, difficulté de réunir les éléments d'un wagon pour une zone); par ailleurs, un plus grand nombre de villes de moyenne importance sont avantageuses au point de vue de la rapidité effective des acheminements si le nombre des zones est élevé; mais on peut obtenir le même résultat en prévoyant de grandes zones subdivisées elles-mêmes, lorsque cela présente un intérêt, en sous-zones (3 ou 4 au maximum) avec le seul inconvénient de l'inscription à la main sur les étiquettes, à côté de l'indicatif de wagonnage, d'un numéro correspondant à la sous-zone.

On a donc le choix entre deux systèmes :

- 1°)-celui des petites zones (150 environ) pour la France entière),
- 2°)-celui des grandes zones (100 environ) découpées elles-mêmes en 2 ou 300 sous-zones.

M. GOURSAT explique aux C.S.E. les raisons pour lesquelles il ne peut être question d'envisager, tout au moins pour le moment, une augmentation de l'effectif autorisé et il les invite à tout mettre en œuvre pour que dès le mois de Mai l'effectif à disposition ne soit pas supérieur à l'effectif autorisé.

Les excédents de personnel sont à passer d'urgence aux Services du Matériel et de la Traction et de la Voie et des Bâtiments.

Lorsque l'effectif aura été ramené au niveau prévu, des embauchages d'auxiliaires seront nécessaires pour maintenir ce niveau, conformément aux directives de M. le Directeur Général, ces embauchages devront comprendre au moins 50 % d'auxiliaires femmes, de plus, il y a lieu de rechercher systématiquement dans les bureaux les agents du cadre permanent ou auxiliaires, jeunes et bien portants, de les affecter à des emplois de manœuvres ou de manutention, même d'échelle inférieure, de les remplacer dans leur emploi primitif par des femmes et de muter aux Services du Matériel et de la Traction et de la Voie et des Bâtiments les agents de manœuvres et de manutention ainsi libérés.

Il y a lieu, par ailleurs, de se préoccuper dès maintenant du remplacement des agents susceptibles d'être détachés à la D.R.; au cours de sa prochaine réunion, la C.C.A.A. répartira entre les Régions les prestations de personnel à fournir à la D.R. (1)

(1) Les renseignements parvenus depuis la Conférence en ce qui concerne les départs d'agents en Allemagne sont venus informer sur certains points les directives ci-dessus.

Après échange de vues, M. GOURSAT décide d'adopter le système des grandes zones découpées en sous-zones, qui seul permet des acheminements intéressants pour un nombre suffisant d'agglomérations.

La Commission des Acheminements établira sur ces bases un nouveau découpage du réseau S.N.C.F. en 90 zones au maximum (A.L. non compris), étant entendu que ces zones pourront chevaucher d'une Région sur l'autre.

IV - Réorganisation des Services du Surveillance Générale

Le nombre et l'importance des vols commis au préjudice de la S.N.C.F. ne fait qu'augmenter de mois en mois, non seulement le montant de ces vols est actuellement de l'ordre de 1 million par jour, mais ils produisent sur le public la plus fâcheuse impression et ils jettent le discrédit sur la S.N.C.F. et sur son personnel.

L'action des Services de Surveillance Générale est certainement efficace, si l'on en juge par le nombre des arrestations opérées; mais cette action a besoin d'être complétée de manière que chacun se persuade que le développement des vols n'est pas un mal inévitable et qu'on ne doit pas l'accepter avec résignation.

De plus, en essayant quelque chose de nouveau, on peut espérer obtenir quelque résultat.

C'est pourquoi M. le Directeur Général vient de décider la réorganisation des Services de Surveillance Générale.

M. GOURSAT met les C.S.E. au courant des grandes lignes de la réorganisation envisagée :

1°) - Au Service Central du Mouvement, le Service chargé de la prévention et de la répression des vols constituera une Division spéciale placée sous la Direction d'un Chef recruté en dehors de la S.N.C.F. (en principe en ancien Officier) assisté d'un ou deux Adjoints S.N.C.F.

2°) - Au niveau des Services Régionaux, on examinera si la direction du Service doit être laissée au dirigeant actuel ou s'il n'y a pas intérêt à la confier soit à un Fonctionnaire supérieur, soit à un ancien officier.

3°) - Dans les Arrondissements, un spécialiste (en principe un ancien Officier) sera adjoint au Chef d'Arrondissement avec la mission de s'occuper principalement de la prévention des vols, d'actionner les Chefs d'établissement et de diriger la surveillance locale, tout en faisant la liaison avec les brigades de surveillance dépendant du Service Régional.

En ce qui concerne la répression des vols, les C.S.E. estiment préférable de laisser la totalité des brigades rattachées au Service Régional et indépendantes des Arrondissements; M. TUJA examinera la question et en entretiendra M. le Directeur Général.

4° - L'effectif des Services de Surveillance sera augmenté d'environ 4 ou 500 unités.

Les effectifs autorisés, récemment notifiés comme suite à la révision budgétaire d'Avril, tiennent compte de cette augmentation,

V - Recrutement en 1943 d'attachés du Groupe I -

En fin 1942, M. le Directeur Général a autorisé pour 1943 l'embauchage dans les Services de l'Exploitation de 20 attachés du Groupe I qui ont été répartis de la manière suivante :

EST	3
NORD	4
OUEST	5
SUD-OUEST	2
SUD-EST	6

M. le Directeur Général vient de porter de 20 à 24 le nombre des attachés du Groupe I à recruter en 1943 dans les Services de l'Exploitation.

M. GOURSAT décide d'affecter deux attachés supplémentaires à l'EST, 1 au NORD et 1 au SUD-OUEST.

Le recrutement de 1943 devient donc le suivant :

ajoutons 2 à l'EST à l'entame

EST	5
NORD	5
OUEST	5
SUD-OUEST	3
SUD-EST	6

VI - Effectifs des Services de l'Exploitation -

L'effectif autorisé de l'ensemble des Services de l'Exploitation vient d'être porté à 152.000 en moyenne pour 1943.

Les Régions ont reçu notification de l'effectif autorisé moyen qui leur était alloué ainsi que de la répartition, mois par mois, de cet effectif.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

R E U N I O N

des CHEFS du SERVICE de l' EXPLOITATION

MEMENTO N°220

Séance du 1er Juin 1943

I - LE PROBLEME DE LA LOCATION DES PLACES.

M. TUJA rappelle aux C.S.E. les dispositions déjà prises en vue de faire échec au trafic des places louées, à savoir :

- suppression de l'envoi à domicile contre remboursement des billets et des tickets de location demandés par correspondance (ne concerne que Paris),
- fermeture du bureau de Paris-Tivoli,
- réduction à 6 jours du délai d'ouverture des opérations de location,
- nominativité et incéssibilité des tickets garde-places.

Des mesures plus sérieuses encore sont envisagées pour combattre le trafic illicite qui se pratique sur les places louées, et qui, si la S.N.C.F. ne prenait pas des dispositions pour l'arrêter jetterait un discrédit sur elle.

Ces mesures ont été soumises à l'approbation de M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications; elles seront mises en vigueur dès qu'elles auront reçu son accord et, si possible, pour les Fêtes de la Pentecôte:

- M. TUJA
- limitation du nombre de tickets garde-places et des fiches d'admission pouvant être délivrés à une même personne,
 - suspension des régimes de faveur actuellement accordés pour la location des places à certaines Agences de voyages,
 - suspension du service de location des places dans les bureaux de ville de Paris encore ouverts (Capucines, Maison de France, Orsay);
 - suppression de la location des places par correspondance, sauf pour les voyageurs munis de billets directs et désirant se faire réserver une place au départ d'une gare de location intermédiaire de leur itinéraire, ainsi que pour les voyageurs possesseurs d'un billet d'aller et retour désirant se faire réserver une place au départ d'une gare de location située sur le trajet de retour,
 - retenue sur le montant des billets non utilisés ayant fait l'objet de la délivrance conjointe d'un ticket garde-place et présentés au remboursement seulement le jour ou la veille du départ du train.

Par ailleurs, la S.N.C.F. a soumis au Ministre un projet de loi interdisant la vente ou la cession des billets de Chemin de fer et des tickets de location.

Cet ensemble des dispositions au sujet de la location des places est particulièrement sévère; M. TUJA explique qu'elles sont néanmoins devenues indispensables pour obtenir le résultat recherché et éviter des inconvénients encore plus graves pouvant aboutir à la suppression du régime de la location des places ou à l'instauration d'un régime restrictif des voyages basé sur l'autorisation de se déplacer pour un nombre limite de motifs importants délivrée par les Commissariats de Police, etc...; par contre, il insiste pour que l'on évite au public, dans toute la mesure du possible, des attentes prolongées dans les bureaux de location; il convient à cet effet, d'améliorer l'aménagement de ces bureaux, d'accroître le débit des guichets et de multiplier les renseignements à la clientèle; il est essentiel que l'on ne fasse pas attendre inutilement les voyageurs qui ne pourront pas recevoir satisfaction, en les renseignant par des tableaux soigneusement tenus à jour, et même par des agents spécialisés sur la situation réelle des trains en location, sur la nature des pièces d'identité à présenter, etc.....

Il annonce que M. le Directeur Général a décidé de porter à 7 jours (jour de départ non compris) le délai d'ouverture des opérations de location. Le même délai sera observé pour la délivrance des fiches d'admission. Cette décision sera appliquée en même temps que les mesures indiquées ci-dessus.

En outre, si les bureaux de ville de Paris sont fermés, les bureaux de location des gares de Paris seront uniformément ouverts le matin à 7h00, de manière que les gens allant travailler puissent retenir leur place avant de se rendre à leur travail.

II - SYSTEME SIMPLIFIE POUR L'EXPEDITION, LA COMPTABILISATION ET LA LIVRAISON DES PETITS COLIS ET EXPEDITIONS EXPRESS.

M. TUJA expose aux C.S.E. en présence des Représentants des Services C, F et O que la méthode actuelle de comptabilisation et de livraison des petits colis s'est révélée impraticable par suite du développement considérable du trafic dont il s'agit; question de taxation mise à part, les petits colis sont en effet, traités sensiblement comme les colis de détail GV et leur livraison ne devrait s'effectuer qu'après rapprochement avec les écritures.

Ce rapprochement est une opération relativement longue et compliquée; aussi dès que le trafic a pris de l'importance, certaines grandes gares destinataires se sont trouvées embouteillées.

Le problème a été alors résolu en livrant les colis sans rapprochement des écritures, mais cette méthode a entraîné une situation comptable inextricable que l'on n'a pu régler à son tour qu'en suspendant l'acceptation des petits colis expédiés en port dû ou grecés de débours.

9°) - M. TUJA attire l'attention des C.S.E. sur le nouveau concours pour le recrutement d' Attachés du Groupe I dans les Services administratifs.

10°) - La Compagnie du GAZ de PARIS recherche un spécialiste pour mettre au point, pendant une durée limitée, l'exploitation ferroviaire de son embranchement du LANDY. Les C.S.E. voudront bien faire connaître, dans une huitaine de jours au maximum, s'ils ont un candidat à proposer (Inspecteur ou Chef de grande gare récemment retraité).

11°) - Conformément à une décision récente de M. le Directeur Général, il convient de faire coïncider dans toute la mesure du possible, les heures de prise de service des équipes de manœuvres et des mécaniciens des machines de manœuvres. Les C.S.E. voudront bien s'attacher spécialement à résoudre ce problème, en liaison avec leur Collègue du Matériel et de la Traction.

12°) - Une enquête récente a fait ressortir de nombreuses inexactitudes dans le décompte des parcours réels des trains de voyageurs; les C.S.E. voudront bien faire des recommandations pressantes aux agents intéressés en leur donnant parallèlement des moyens pratiques pour éviter toute erreur de catégorisation; de son côté, le Service Central du Mouvement examinera s'il n'y a pas lieu de rendre plus claires les instructions à appliquer.

13°) - M. TUJA signale aux C.S.E. que, d'accord avec M. BOYAU, il vient d'apporter quelques modifications au projet d'instruction générale EX 1b (Organisation des Services d' Arrondissement) qu'il leur avait récemment soumis; le Service Central du Mouvement portera ces modifications à la connaissance des C.S.E.; le projet lui-même sera examiné au cours d'une prochaine réunion.

14°) - Prochaine réunion, en principe, le 6 juillet à l'heure habituelle.

-:-:-:-:-:-

4

Les Services Financiers ont chargé une Commission présidée par M. METTAS d'étudier une méthode simplifiée pour l'expédition, la comptabilisation et la livraison des petits colis.

Cette Commission estime, malgré des objections du Service Commercial et des Régions du Nord et de l'Est, que le trafic étant actuellement limité aux expéditions en port payé, il y a intérêt à supprimer les écritures comptables, à les remplacer par une déclaration étiquette collée sur le colis lui-même et à contrôler le paiement des frais de transport par l'apposition sur le colis de vignettes-taxes oblitérées par la gare de départ. Lorsque les circonstances seront redevenues normales, on pourra rétablir le port dû, le Contrôle des Recettes opérant par des procédés mécanographiques au moyen des souches desbordereaux de livraison établis par les gares destinataires sur le vu des étiquettes des colis.

Les C.S.E. sont unanimes à penser qu'il n'est pas possible d'envisager de revenir dans les grandes gares au système qui consiste à rapprocher obligatoirement les colis des écritures; il en résulterait des retards dans la livraison et des dépenses de personnel hors de proportion avec les avantages à attendre de ce rapprochement.

Dans ces conditions, les écritures deviennent inutiles dans la plupart des cas et elles peuvent être avantageusement remplacées par une étiquette collée sur le colis lui-même.

Le Service Commercial tient par contre à conserver après la guerre la possibilité d'expédier des petits colis en port dû ou grévés de débours. Il convient donc, en vue de cette éventualité, de poursuivre la mise au point de la solution mécanographique, c'est ce que fera le Service F en liaison avec les Services M, C et O.

Parallèlement, une Commission nouvelle composée de MM. PEHUET, PATEL et HUTTER se préoccupera d'améliorer les conditions dans lesquelles les bordereaux de livraison sont établis dans les gares; la solution mécanographique envisagée dans l'avenir, suppose en effet l'établissement absolument correct de ces bordereaux.

En attendant l'aboutissement de ces travaux, il est décidé, à l'unanimité, que l'on proposera à M. le Directeur Général d'adopter, dès le 1er Septembre, et à titre d'essai la solution préconisée pour le temps de guerre par la Commission METTAS (acceptation des expéditions en port payé seulement, suppression des écritures et de toute comptabilité).

La question de l'emploi des vignettes-taxes fait l'objet d'une discussion approfondie. Elle sera revue par les Services C et F en liaison étroite pour tenir compte notamment du souci d'assurer un contrôle suffisant des opérations comptables des gares.

L'ensemble de la proposition sera, ensuite, soumis dans son principe à M. le Directeur Général.

....

III - QUESTION DIVERSES.-

1^o) - M. TUJA rappelle aux C.S.E. qu'exception faite du régime particulier applicable à la Banlieue aucun dédoublement de trains ne sera autorisé pour les fêtes de la Pentecôte; toutes dispositions doivent être prises en conséquence en vue de limiter le mouvement des voyageurs.

2^o) - Le départ d'un nouveau contingent de travailleurs français en Allemagne exigera l'utilisation, dans le courant du mois de juin, d'environ 80 rames; les Régions pourront être taxées à l'improviste pour la constitution de ces rames.

3^o) - Les Autorités allemandes continuent à se plaindre de l'acheminement défectueux des écritures des wagons complets à destination de l'Allemagne; les C.S.E. voudront bien veiller à l'application correcte des instructions récemment données à ce sujet.

4^o) - La H.V.D. se plaint également de ce que les comptes-rendus journaliers des Régions sont incomplets en ce qui concerne les renseignements relatifs aux transports T.O.D.T; les C.S.E. voudront bien y veiller aussi.

5^o) - M. TUJA commente la lettre D 41.132/14, du 6 mai, de M. le Directeur Général, fixant une nouvelle procédure de recrutement des Attachés.

6^o) - Il est procédé à un échange de vues sur l'organisation des Division régionales du Mouvement.

7^o) - M. TUJA fait connaître aux C.S.E. qu'ils peuvent continuer, comme par le passé, à autoriser les expéditeurs de bois à déposer dans les gares leurs bois à expédier, en attendant que les wagons demandés leur soient fournis.

8^o) - M. TUJA indique aux C.S.E. que M. le Directeur Général vient d'approver les propositions du Service Commercial relatives à l'amélioration du service commercial dans les gares (question examinée au cours de la réunion des C.S.E. du 6 avril, Mémento N° 218). En conséquence, le Service Commercial proposera au Service Central du Mouvement un programme d'épreuves orales pour l'examen d'accès au grade de "Commis", ce programme sera soumis aux C.S.E. à la prochaine réunion; la C.C.A.A., de son côté, étudiera, lorsque les circonstances s'y prêteront, le reclassement des emplois de la filière des bureaux des gares.

.....

A l'échelon des Services Régionaux, il est décidé de créer une nouvelle Subdivision rattachée à la Division du Service Général et dirigée, soit par un Fonctionnaire S.N.C.F. spécialisé assisté d'un officier démobilisé, soit par un officier démobilisé assisté d'un Fonctionnaire S.N.C.F.; M. TUJA précise toutefois que cette nouvelle organisation ne doit entraîner aucune création d'emploi de Fonctionnaire Supérieur.

La question se complique du fait que la S.N.C.F. n'est pas certaine de pouvoir utiliser des officiers démobilisés et en tout cas ignore vers quelle époque elle pourra les utiliser. Il convient donc de mettre dès maintenant sur pied une organisation provisoire permettant de passer facilement à l'organisation définitive.

Les Régions de l'Est et du Sud-Est qui ont l'intention de faire diriger par un Fonctionnaire S.N.C.F. leur Subdivision de la Surveillance Générale, spécialiseront dès maintenant l'un de leurs Fonctionnaires à cette direction; lorsqu'elles disposeront d'un officier démobilisé, il sera tout naturellement adjoint au Chef de Subdivision déjà en fonction.

Les Régions du Nord, de l'Ouest et du Sud-Ouest confieront provisoirement la direction de leur Subdivision à un Fonctionnaire conservant d'autres attributions; lorsqu'elles disposeront d'un officier démobilisé, celui-ci sera tout d'abord adjoint au Chef de Subdivision, en vue de prendre ultérieurement, après une période de transition nécessaire, la place de ce dernier.

Dans les Arrondissements, la direction du Service sera confiée à un officier démobilisé (ou un Inspecteur S.N.C.F.) en premier et à un agent S.N.C.F. en second.

Le personnel S.N.C.F. est à mettre progressivement en place, la direction du Service étant provisoirement assurée par l'un des adjoints au Chef d'Arrondissement là où elle doit être plus tard confiée à un officier démobilisé.

La Division Centrale de la Surveillance Générale se préoccupera enfin, d'accord avec les Régions, de renforcer les brigades actuelles de répression et de mettre à la disposition des Chefs d'Arrondissement un petit noyau d'agents chargés de la prévention.

IX - Prochaine réunion -

La prochaine réunion aura lieu exceptionnellement le 27 Juillet à l'heure habituelle.

0852
- 7 JUIL 1943

EX. CL. ARR. /
8-7-43 A 10:30 AM

Cv
S.N.C.F.
Service Central
du Mouvement
5ème Division

C.S.E. n° 221

S.N.C.F.
REGION DE L'EST
7 JUIL 1943
Division Administrative

REUNION

des Chefs du Service de l'Exploitation

MEMENTO n° 221

Séance du 29 Juin 1943

I - Réductions de trafic en cas d'arrêt de la traction électrique -

Les C.S.E. sont bien d'accord avec M. TUJA pour estimer qu'en cas d'interruption importante de la traction électrique, comme dans tous les cas où l'on désirerait obtenir une réduction systématique des parcours des trains de marchandises, il conviendra sans délai d'obtenir une réduction des chargements par le garage d'un certain nombre de wagons vides. Cette mesure sera d'une efficacité certaine et permettra de continuer à respecter les priorités. Les modalités de ces garages éventuels sont discutées et mises au point.

Mais, si la réduction de parcours envisagée doit être importante, il y aura lieu de demander en même temps au Secrétaire d'Etat aux Communications de modifier, d'accord avec les Autorités Allemandes, le régime des priorités, en vue d'améliorer le classement des transports de ravitaillement français, qui risqueraient d'être compromis, et d'obtenir également des Autorités Allemandes une réduction du volume des transports d'intérêt allemand (militaires et Awi.).

Les Services d'Exploitation se trouvent ainsi avoir préparé, dans ses grandes lignes, un plan d'action, pouvant être déclenché sans hésitation et dont la souplesse permettra une adaptation à toutes les hypothèses.

II - Examen des projets d'Instruction EX 1a et EX 1b -

Il est procédé à l'examen des projets d'Instruction Générale EX 1a (Organisation des Services Régionaux d'Exploitation) et EX 1b (Organisation des Arrondissements).

Le projet d'Instruction Générale EX 1a est approuvé avec quelques modifications de détail.

En ce qui concerne le projet d'Instruction Générale EX 1b, les C.S.E. préfèrent conserver le plan de l'Instruction actuelle qui définit dans un seul article le rôle d'un même Fonctionnaire plutôt que d'essayer de décrire successivement l'organisation administrative, l'organisation Mouvement et l'organisation commerciale des Arrondissements.

Le Service Central du Mouvement modifiera dans ce sens son projet d'Instruction Générale EX 1b.

G.2

III - Stages des Attachés des Groupes I et II dans les Postes de Commandement -

La Région du SUD-EST a demandé que l'on envisage d'incorporer dans les programmes d'instruction professionnelle des Attachés des Groupes I et II un stage de 2 mois dans les postes de commandement.

Les C.S.E. des autres Régions partagent cette manière de voir; mais, compte tenu de la décision récemment prise de ramener provisoirement à 24 ou 30 mois la durée totale des stages de formation des Attachés de ces deux Groupes, ils estiment suffisant un stage de 1 mois dans un Poste de Commandement.

Ce stage serait prévu après ceux de Sous-Chef et de Chef de gare.

Le Service Central du Mouvement modifiera dans ce sens les propositions qu'il a adressées en Janvier dernier au Service Central du Personnel sur les stages de formation des Attachés.

IV - Adjonction d'épreuves orales à l'examen d'accès au grade de Commis -

L'examen d'accès au grade de Commis (spécialités GV-PV, douane, matériel, Secrétariat et Commande) ne comporte que des épreuves écrites, alors que l'examen d'accès au même grade (spécialité Renseignements) comporte à la fois des épreuves écrites et des épreuves orales.

Pour améliorer le niveau des Commis et permettre de se rendre mieux compte des connaissances des candidats, le Service Commercial propose de compléter par des épreuves orales l'examen des Commis (spécialités GV-PV et douane).

Les C.S.E. n'ont pas d'objection. Il s'agirait d'un examen collectif avec le programme suivant :

1^o) - Spécialités GV-PV -

	<u>Coefficient</u>	<u>Note minimum à obtenir pour ne pas être éliminé</u>
Conditions d'application des tarifs marchandises (y compris les tarifs postaux)	3	8
Litiges et réclamations	2	8
Comptabilité	2	8

2^o) - Douane -

	<u>Coefficient</u>	<u>Note minimum à obtenir pour ne pas être éliminé</u>
Conditions d'application des tarifs marchandises (y compris les tarifs postaux)	3	8
Opérations en douane	4	8
Comptabilité	2	8

V - Situation des effectifs -

M. TUJA fait observer que les embauchages d'auxiliaires destinés notamment à remplacer par anticipation les agents détachés à la Reichsbahn se poursuivent d'une manière favorable. Il recommande aux C.S.E. de ne dépasser à aucun prix l'effectif autorisé qui leur a été notifié.

Les Régions sont, en outre, invitées, en cas d'excédent de disponibilités, à faire des détachements dans les Services M.T. et V.B., qui ont des difficultés de recrutement.

VI - Gratifications d'enrayage -

L'institution de gratifications d'enrayage à dater du 1er Octobre 1942 semble donner de bons résultats.

M. le Directeur Général Adjoint a récemment suggéré de payer une prime encore plus élevée aux enrayeurs qui se révèlent excellents en leur versant une partie des primes retenues aux enrayeurs médiocres ou mauvais.

Les C.S.E. approuvent cette manière de voir.

Le Service Central du Mouvement mettra la question au point et en saisira M. le Directeur Général.

La surprime versée aux enrayeurs excellents pourrait atteindre au maximum une centaine de francs par mois; le total des surprimés payés aux agents d'une même gare pourrait être de l'ordre de la moitié des primes retenues aux agents médiocres ou mauvais.

VII - Service des trains de marchandises -

La H.V.D. Paris vient de demander à la S.N.C.F. de revoir les horaires des trains de marchandises de manière à améliorer le rendement des machines par un tracé judicieux et par la suppression des arrêts inutiles.

La question n'est pas nouvelle. M. TUJA recommande néanmoins de profiter du changement de service du 1er Novembre pour nous mettre à l'abri de toute critique de la part des Autorités d'occupation.

De même, la H.V.D. demande de surveiller la régularité de la circulation des trains de marchandises dans les mêmes conditions que celles des trains de voyageurs ou de messageries.

Des recommandations sont à faire dans ce sens, notamment aux Divisions Régionales du Mouvement qui voudront bien suivre hebdomadairement, en Commission de Circulation, les trains de marchandises dont la marche laisse le plus à désirer.

VIII - Réorganisation des Services de Surveillance Générale -

La Division Centrale de la Surveillance Générale a été récemment constituée et commencé de fonctionner; elle se préoccupe de la réorganisation des Services de Surveillance Générale dans les Régions.

1
h
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement
5ème Division

EX. G1.476
31-7-43 A 14H30M

C.S.E. N° 222

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 222

Séance du 27 Juillet 1943

I - Relations en grande vitesse d'après-guerre - Echange d'idées -
Ebauche d'un programme d'exploitation -

M. TUJA donne connaissance du Mémento n° 91 qui indique les conditions auxquelles on était arrivé sur cette question dans la séance du 20 juillet 1943 de la C.C.M.G. et prie ensuite M. DUGAS de faire connaître son point de vue.

Ce dernier expose qu'à la veille de la guerre, la S.N.C.F., bien qu'étant le réseau ferroviaire européen sur lequel la vitesse moyenne des trains rapides et express était la plus élevée, ne figurait plus au palmarès des plus grandes vitesses réalisées, ni en traction vapeur, ni en traction électrique, ni en traction Diesel. Il y a un intérêt certain, et pour maintes raisons, à ce qu'après la guerre la S.N.C.F. essaie de reconquérir les premières places dans quelques-uns des services de haute qualité.

La réunion pense qu'affectivement, la S.N.C.F. doit disposer d'un certain nombre de "trains drapeau" placés sous le signe d'une très grande vitesse commerciale, sans, cependant, que le confort en souffre à aucun degré.

Cette dernière réserve est formulée d'une façon expresse par l'unanimité de la réunion. Il faudra que le matériel de ces trains, son aménagement (chauffage, aération, insonorisation, stabilité de marche, etc...) et la voie soient spécialement étudiés de façon que le confort ne soit jamais sacrifié à la vitesse et soit comparable à celui des voitures métalliques les plus modernes.

On convient donc que pour chacune des lignes indiquées ci-après, sur lesquelles des relations à très grande vitesse seront prévues, on demandera au Service des Installations Fixes le relevé des rayons et des points singuliers, pour permettre des comparaisons utiles en vue de la fixation du taux des vitesses limites, en gardant une tenue parfaite du matériel.

Avant d'examiner les relations à assurer, la réunion passe en revue les conditions générales auxquelles doivent satisfaire de telles circulations:

1°) Vitesses

Afin de battre sans aucune contestation les meilleures voitures particulières, il est indispensable que ces circulations réalisent une vitesse commerciale de :

(1)

- sur les lignes à traction vapeur : 110 à 120 Km/h, pouvant être effectuée avec une vitesse limite de voie de 140 Km/h;
- sur les lignes à traction électrique: 120 à 130 Km/h, pouvant être réalisée avec une vitesse limite de voie de 160 Km/h.

Les engins moteurs devraient, bien entendu, recevoir à cet effet les poids par essieu compatibles avec de telles vitesses.

2°) Capacité

Il y a lieu de prévoir une capacité de l'ordre de 200 places, si possible comprise entre 200 et 250 (300 places pour la relation Paris-Marseille).

3°) Aménagements

Dans tous les cas, les rames devront comporter le moyen de servir des repas et la surface de fourgon suffisante pour assurer le service des bagages.

L'opinion générale est que la solution Pullman (salon sans compartimentage et service des repas à la place des voyageurs) n'est guère appréciée en France.

Toutefois, cette solution a un certain intérêt pour les trajets courts - inférieurs à 3 heures - qui s'accommodent mal de services successifs au wagon-restaurant.

Il faudrait donc, en définitive, envisager deux types de matériel :

- l'un (solution Pullman, sans compartimentage et avec cuisine sommaire dans chaque couplage de 2 voitures) pour les trajets inférieurs à 3 heures,
- l'autre (solution classique: compartiments, wagons-restaurant) pour les trajets supérieurs à 3 heures.

VII - Effectifs

1°) Les C.S.E. craignent que les effectifs autorisés qui leur ont été alloués soient insuffisants pour leur permettre d'aborder dans de bonnes conditions la campagne d'automne et de faire face aux difficultés qui se présentent régulièrement chaque année à l'entrée de l'hiver. M. TUJA les invite à lui adresser des propositions d'augmentation des effectifs; il s'efforera de faire ces demandes dans la limite des crédits qu'il obtiendra lui-même à l'occasion de la révision budgétaire en cours.

2°) Les Régions ont été récemment invitées à fournir aux Services Financiers un nombre d'ailleurs très limité d'agents taxateurs. Les C.S.E. ne s'opposent pas à cette fourniture, mais ils font observer que les Services Financiers sont précisément en train de muter aux Régions certains agents devenus disponibles pour des raisons diverses (prolongement de la durée du travail, fusion des services des titres, etc...). M. TUJA estime qu'il ne s'agit pas tout à fait des mêmes catégories de personnel; il attirera néanmoins l'attention des Services Financiers sur l'intérêt qu'il y a à éviter, dans toute la mesure du possible, de tels classés-croisés de personnel.

VIII - Prochaine réunion

En principe, le 7 septembre à l'heure habituelle.

(1) Cette discrimination correspond en fait à la longueur des parcours, les parcours les plus longs, pour lesquels une grande vitesse est désirable, se trouvant sur des lignes électrifiées ou à électrifier.

la direction de cette formation doit rester entre les mains des dirigeants locaux et ce sont ces derniers qui doivent être tenus pour responsables.

IV - Banalisation du matériel à marchandises

M. TUJA met les C.S.E. au courant d'une proposition qui vient d'être adressée au Ministre Secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications relativement à la banalisation du matériel à marchandises.

V - Utilisation du personnel auxiliaire féminin au service des trains

Il a été constaté des divergences dans les errements des Régions en ce qui concerne l'utilisation des auxiliaires femmes au service des trains. Seules quelques Régions ont mis en formation et utilisent partiellement les auxiliaires femmes dans les emplois de surveillants des trains et de conducteur contrôle.

M. TUJA invite les C.S.E. à généraliser dans toute la mesure du possible l'utilisation des femmes dans les emplois dont il s'agit, malgré les inconvénients que cette utilisation comporte inévitablement.

VI - Unification des cours écrits remis aux élèves des écoles d'instruction professionnelle

M. le Directeur Général a demandé, dans un but d'économie, d'étudier l'unification des cours écrits remis aux élèves des différentes écoles d'instruction professionnelle, afin d'éviter que les Régions ne fassent éditer des documents faisant double emploi avec ceux existant sur les Régions voisines.

Une telle étude suppose que l'on a commencé par unifier les programmes des différentes écoles.

Les C.S.E. n'ont aucune objection à ce que les programmes des différentes écoles d'instruction professionnelle soient ainsi unifiés; mais ils estiment que la publication de cours écrits communs n'est pas sans inconvénient; elle risque de réduire l'esprit d'initiative des professeurs qui seront tentés dans bien des cas de se contenter de lire les cours tout rédigés qui leur seront imposés.

L'attention de M. le Directeur Général sera attirée sur ce point par M. TUJA, qui lui proposera de commencer par unifier les programmes des écoles et par ne publier qu'un nombre limité de manuels ou de notices destinés à guider les professeurs, à faciliter leur travail et également à être remis aux élèves à titre d'aide-mémoire; on examinerait ultérieurement dans une deuxième étape s'il y a lieu de pousser plus loin l'unification des cours.

Quelle que soit la solution, les voyageurs de première classe seraient 3 de front et ceux de deuxième classe: 4.

4°) Réalisations

Le nombre de places exigées par l'exploitation exclut la solution "autorails". Les relations à très grande vitesse devraient donc être assurées :

- soit par trains automoteurs,
- soit par rames (à profil aérodynamique ou non) remorquées par locomotives à vapeur cardées ou locomotives Diesel électriques.

5°) Suppléments

Les trains légers à grande vitesse comporteront 2 classes (1ère et 2ème).

En raison des frais supplémentaires que leur circulation occasionne, ils ne seraient accessibles que moyennant le paiement d'un supplément payable par tous les voyageurs (même pour voyageant gratuitement). On jouerait de la valeur de ce supplément pour augmenter ou diminuer la fréquentation de ces trains.

6°) Relations à assurer, fréquences, sillons approximatifs

Les relations à très grande vitesse pouvant être instaurées après la guerre seront les suivantes, compte tenu de l'expérience acquise avant 1939 et des directives données au sujet du service voyageurs d'avenir.

Elles devront, bien entendu, s'imbriquer dans l'organisation générale du service voyageurs et seront généralement complétées par les trains du service régulier, dont un certain nombre sera tracé à des vitesses plus élevées que la moyenne générale des rapides et express; on particulier sur les lignes de :

Paris - Nantes,
Paris - Toulouse,
Paris - Bordeaux - Hendaye,
Paris - Strasbourg,
Lyon - Strasbourg.

EST - Paris-Nancy-Strasbourg

On envisagera une relation analogue à celle de l'avant-guerre, orientée vers Paris :

18,45	Paris	12,00
vers 23,00	Strasbourg	entre 7 et 8 h.

....

Paris-Lille

On prévoira la circulation de 2 allers et retours journaliers croisés :

19,45	11,45	Paris	vers 14,00	vers 22,00
vers 22,00	vers 14,00	Lille	11,45	19,45

QUEST - Paris-Rouen-Le Havre

Il conviendra de rétablir la relation d'avant-guerre entre Paris et Le Havre avec deux allers et retours croisés dans les horaires ci-après :

8,00	18,00	Paris	vers 10,00	vers 20,00
vers 10,00	vers 20,00	Le Havre	8,00	18,00

SUD-OUEST - Bordeaux-Paris

On prévoira une relation très rapide Bordeaux-Paris dans les horaires ci-après :

9,00	Bordeaux	vers 24,00
vers 14,00	Paris	19,00

On étudiera si, ultérieurement, il n'y aurait pas lieu d'établir une relation à grande vitesse entre Paris et Toulouse.

SUD-EST - Paris-Lyon-Marseille

On prévoira le rétablissement de la relation rapide de jour entre Paris et Lyon :

8,30	Paris	vers 23,00
vers 12,30	Lyon	19,00

et ultérieurement de la relation Paris-Marseille (train aérodynamique) :

12,00	Paris	vers 19,00
vers 20,30	Marseille	10,30

Il n'y aura pas lieu de créer une relation très rapide entre Paris et Vichy, mais plutôt d'envisager le rétablissement du train saisonnier rapide entre Paris et les Villes d'eaux d'Auvergne (Thermal-Express d'avant-guerre).

Il est entendu que les autorails de l'avenir devraient comporter la classe unique.

III - Organisation du travail dans les bureaux des gares

En application d'une décision du 5 février 1943 de M. le Directeur Général Adjoint, une Commission a été constituée sous la présidence de M. PÉHUE, Ingénieur Principal au Service Technique de la Direction Générale, en vue de rechercher les améliorations susceptibles d'être apportées à l'organisation du travail des bureaux commerciaux des gares.

Cette Commission vient de déposer son rapport, dans lequel elle fait les propositions suivantes concernant l'éducation professionnelle des bureaux commerciaux des gares :

"Le passage aux écoles de trafic ne suffit pas pour former complètement le personnel comptable des bureaux commerciaux des gares. L'instruction technique donnée dans les écoles doit être complétée par une instruction pratique qui peut être acquise dans l'exercice courant du métier après la sortie des écoles, à la condition que ce complément d'enseignement soit surveillé sinon dirigé par des moniteurs qualifiés.

"L'expérience montre que les cadres locaux ne sont pas toujours aptes à remplir cette mission et qu'il est préférable de faire appel :

"a) pour les grandes gares: au liquidateur général,

"b) pour les autres gares: aux contrôleurs de comptabilité et aux moniteurs de taxes de l'Arrondissement.

"La création de cours de perfectionnement pour les liquidateurs et pour les moniteurs de taxes apparaît désirable pour les préparer à cette tâche.

"Enfin, le regroupement des postes de travail spécifiquement comptables des bureaux commerciaux des gares sous la surveillance directe du liquidateur, en lui facilitant sa tâche d'instructeur, permettrait d'obtenir une amélioration de la qualité du travail".

Les C.S.E. n'ont pas d'objections à ces conclusions, sauf toutefois en ce qui concerne la direction de l'instruction pratique à donner après la sortie des écoles. C'est aux dirigeants locaux (chefs de bureaux de gare et chefs de gare eux-mêmes) que la direction de cette instruction incombe tout naturellement. Il est avantageux que les liquidateurs dans les grandes gares, les contrôleurs de comptabilité et les moniteurs de taxes dans les autres gares, participent à la formation du personnel comptable, mais

L'une de ces relations au moins devra comporter l'utilisation de la rame Micheline sur pneumatiques.

II - Etude du service d'avenir de voyageurs de la S.N.C.F.

D'une façon générale, les principes posés dans la Note adressée par le Service Central du Mouvement aux Régions le 19 mars 1942 ainsi que l'affectation des crédits kilométriques et la répartition entre catégories de trains ne donnant pas lieu à observations.

Toutefois, des modifications, d'ailleurs peu importantes, sont prévues par certains Régions, tant dans le nombre de sillons des grands trains envisagés sur chaque grande ligne que dans la répartition des kilomètres entre les trains express et omnibus.

M. TUJA demande aux Régions qui ne l'ont pas encore fait (Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est) de faire connaître leurs observations sur cette note.

Sous réserve des objections sérieuses que pourrait avoir le Service M, les Régions procéderont alors à l'étude des horaires et des compositions des trains rapides, express et directs, de manière à ce que le travail soit terminé au 15 novembre 1943.

Entre temps, des contacts seront établis entre la 1ère Division du Service Central du Mouvement et les Divisions Régionales du Mouvement pour la mise au point des trains internationaux et interrégionaux ainsi que pour la solution des difficultés qui pourraient se présenter.

Une fois ce premier travail établi, les Régions seront convoquées au Service Central du Mouvement, soit individuellement, soit par groupes, pour l'examen du programme préparé.

Le Service Central du Mouvement fera ensuite connaître aux Régions les retouches qui devraient, à son avis, être apportées au projet.

Le travail d'ensemble fera l'objet d'un examen dans une ou plusieurs réunions de la C.C.M.V. et ensuite des C.S.E., de manière à ce que le travail total puisse être terminé pour le 1er juin 1943. Les C.S.E. seront notamment saisis du programme des express, avant que les Régions n'entreprendent le travail des omnibus.

Le travail total, qui comportera pour les lignes secondaires, le nombre des trains omnibus et leur remplacement approximatif, permettra d'établir le programme d'utilisation d'autorails demandé par M. le Directeur Général.

A ce sujet, M. TUJA fait l'exposé de la politique d'autorails d'après-guerre et du champ d'action qui paraît pouvoir

.....

être réservé à ces engins. Ce champ d'action est fonction de la coordination du trafic Voyageurs, et dans ce qui suit, on suppose que cette coordination maintenue définitivement pour ce qui est des lignes complètement fermées au trafic à la veille de la guerre (sauf quelques retouches dans un sens ou dans l'autre pour quelques lignes) fait l'objet d'un nouvel examen en ce qui concerne les lignes partiellement fermées.

M. TUJA rappelle que les autorails qu'on envisage de commander sont de 3 types: 150 CV, 300 CV, 600 CV et devront être (au moins ceux de 150 et 300 CV) très robustes et, tout au moins, pour les appareils 150 et 300 CV ne nécessiter aucun entretien particulier et pouvoir être laissés dans une gare quelconque.

Etant donné que bien peu de lignes à faible trafic voyageurs seront ouvertes, l'excédent du parc disponible pourra être utilisé dans les conditions suivantes :

1°) lorsque le trafic le justifiera, relations accélérées entre villes que leur situation ne permet pas de relier convenablement d'autre manière et dont l'importance justifie néanmoins un effort que l'on a parfois reproché au Chemin de fer de ne pas tenter, par exemple :

Le Puy - Clermont-Ferrand
Caen - Rennes
Troyes - Dijon

Des conditions particulières ou des suppléments seraient à prévoir, le cas échéant, pour l'admission dans ces autorails.

2°) Sur les lignes principales, des services destinés à collecter et à distribuer les voyageurs entre villes desservies par les trains express dont les arrêts pourraient ainsi être moins fréquents, réservés qu'ils seraient aux gares ayant un trafic vraiment suffisant.

En résumé, les autorails seraient utilisés :

- a) pour une part importante, comme collecteurs-distributeurs, sur les lignes parcourues par des trains express,
- b) pour une part moindre, au lieu de trains à vapeur sur les lignes secondaires à faible trafic,
- c) pour la dernière part et avec une certaine prudence, à la création de relations accélérées entre villes mal desservies.

Le programme d'utilisation qui ne tiendrait pas compte des relations très rapides dont l'étude fait l'objet d'un examen particulier, s'intégrerait dans les projets de reconstitution générale du service voyageurs d'après-guerre.

.....

RÉUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATIONMemento N° 223
Séance du 21 septembre 1943I - MESURES A PRENDRE POUR ÉVITER LES RATTRAPAGES.

M. TUJA expose qu'une grosse proportion des accidents imputables à des fautes d'agents est actuellement constituée par des rattrapages de trains. La situation, à cet égard, ne laisse pas d'être assez inquiétante. Si, en effet, il a été enregistré, en 1941, 52 rattrapages (dont 22 en block automatique) et, en 1942, 25 rattrapages (dont 15 en block automatique), il s'est malheureusement produit, du 1er janvier au 10 août 1943, 31 rattrapages (dont 15 en block automatique).

Il semble que cette situation ne doive pas être seulement imputable aux difficultés que rencontrent actuellement les mécaniciens dans l'exécution de leur service, mais à une tendance de ces agents à interpréter dans un sens libéral les prescriptions des différents Règlements de block, en particulier celles concernant la marche à vue, principalement sur les lignes équipées en block automatique. M. PONCET a d'ailleurs été saisi de la question.

M. TUJA indique qu'il y a lieu de réagir vigoureusement contre ces tendances regrettables du personnel; il demande aux C.S.E. de se rapprocher de leurs Collègues MT pour entreprendre une campagne très sérieuse à ce sujet, cette campagne devant notamment porter sur les points suivants :

1°) surveillance très suivie et instruction du personnel sur les réglementations du block, auxquelles devront participer, dans une large mesure, les Contrôleurs de Sécurité des Arrondissements;

2°) examen pratique, sur le terrain, des réactions du personnel, en présence d'un signal d'arrêt à main présenté à un train en marche prudente.

M. TUJA insiste sur l'importance de la question et demande aux C.S.E. de s'y intéresser personnellement.

Par ailleurs, des directives vont être envoyées par le Service Central du Mouvement aux Chefs de l'Exploitation au sujet des mesures à prendre pour assurer, dans les meilleures conditions, la circulation, en cas de dérangement généralisé du block automatique. M. TUJA demande aux C.S.E. de veiller à l'établissement des instructions régionales qui devront être établies en application de ces directives.

II - MESURES DE RESTRICTIONS DU SERVICE VOYAGEURS A PRENDRE EN CAS L'APPLICATION ETENDUE DU REGIME DES TRAINS ESSENTIELS.-

M. TUJA rappelle aux C.S.E. les mesures de restriction du trafic voyageurs qui ont été envisagées par le Gouvernement dans l'hypothèse d'une application généralisée du régime des trains essentiels.

Les dispositions générales à ce sujet ont été fixées par le Memento N° 92 de la C.C.M.G. (séance du 17 août 1943) et dans la lettre D 11.150/22 - D 11.571/2 du 2 septembre 1943 de l. le Directeur Général aux Directeurs des Régions.

M. TUJA demande aux Chefs de l'Exploitation de faire étudier et de prendre toutes dispositions utiles (Instructions à envoyer aux Arrondissements, impression des affiches, etc...) pour que l'application éventuelle des mesures envisagées puisse se faire sans incidents.

III - MODIFICATIONS DU REGIME D'ACHEMINEMENT ET DE TARIFICATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES (1ère étape tarifaire)

D'une façon générale les modifications tarifaires qui constituent une première étape vers la réalisation de la tarification à vitesse unique sont approuvées; la rédaction de la note de présentation de cette étape au Conseil d'Administration ne donne pas lieu à observations.

Toutefois, le Service Commercial examinera la possibilité de rectifier dès le départ, la taxe des envois à destination de gares dépourvues de services de factage pour éviter d'imposer à ces gares le travail supplémentaire afférent au remboursement au destinataire de la somme de 5 fr. par 100 kg.

Il serait l'autre part souhaitable que les gros destinataires précisent sur l'en-tête de leur papier à lettres ou dans leur correspondance commerciale qu'ils se sont entendus avec le chemin de fer pour que leurs envois leur soient livrés en gare ou par l'intermédiaire de tel ou tel camionneur agréé. On pourrait alors envisager un étiquetage spécial de ces envois, ce qui faciliterait le beaucoup le travail de reconnaissance à l'arrivée et permettrait d'améliorer les conditions de livraison de l'ensemble du trafic.

Enfin les dispositions prévues au nouveau tarif P.V. 100 concernant le calcul de la prime de bon déchargement seront revues par la suite au cas où l'expérience montrerait qu'elles conduisent à des abus ou à des demandes exagérées de matériel de grande capacité.

IV - QUESTIONS DIVERSES.-

1°) - Position à prendre par les Chefs d'Arrondissement vis-à-vis de demandes des Autorités officielles ou du Public -

M. TUJA expose qu'une demande d'un Préfet, tenant à

l'adjonction d'une voiture à voyageurs à un train de marchandises, ayant été refusée par le Service Central du Mouvement, il a été répondu à ce Service que le Chef d'Arrondissement intéressé avait indiqué qu'il était possible de donner satisfaction.

M. TUJA estime regrettable que les Chefs d'Arrondissement émettent des opinions personnelles aussi nettes dans une telle matière. Il demande aux C.S.E. de bien vouloir rappeler à leurs Chefs d'Arrondissement de ne pas prendre de positions aussi tranchées sur des questions relatives au Service voyageurs (création de nouveaux trains, modifications d'horaires, création d'arrêts nouveaux, etc.....), questions sur lesquelles ils ne possèdent pas toujours tous les éléments leur permettant d'apprécier la situation en toute connaissance de cause et dans le cadre de la politique qu'entend suivre à cet égard la S.N.C.F.

2°) - Attitude à adopter par les agents de la Surveillance Générale au cours de leurs enquêtes.-

M. TUJA expose qu'il a été signalé que des agents, présumés coupables de vols, auraient été, au cours de leur interrogatoire, l'objet de violences de la part du personnel de la Surveillance Générale. Une enquête est en cours sur ce cas et des sanctions utiles seront prises contre les agents, si les faits signalés se révèlent exacts.

M. TUJA insiste tout particulièrement sur ce qu'il n'appartient pas aux agents de la S.N.C.F. chargés de la surveillance générale, d'employer des procédés répréhensibles au cours de leurs enquêtes; ils doivent simplement se borner au rôle qui leur est assigné par les Instructions et laisser à la Police officielle le soin de continuer l'enquête, si elle doit dépasser leurs attributions.

M. TUJA demande aux C.S.E. de donner dans ce sens des instructions très fermes au personnel de la Surveillance Générale et de ne pas hésiter à assurer leur application stricte en sanctionnant sévèrement leur violation.

V - PROCHAINE REUNION.-

En principe, le 19 octobre à l'heure habituelle.

Monsieur le Directeur Général d'autoriser l'admission au cadre permanent de 1200 - 325 = 875 auxiliaires nouveaux.

Compte tenu des 200 admissions déjà accordées à la Région du SUD-EST, les C.S.E. sont d'accord sur la répartition suivante :

Est 150

Nord 125

Ouest 100

Sud-Ouest 200

Sud-Est 300

875

cl.

S.N.C.F.

Service Central
du MOUVEMENT

5ème Division



C.S.E. N° 224
EX-61 ARR.

281043 à 10h30M

M. RIBOURG
REUNION DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 224

Séance du 19 octobre 1943

IX - PROCHAINE REUNION -

En principe, le 2 novembre 1943 à l'heure habituelle.

I - TRANSPORTS DE DÉTENUS ET DE PRISONNIERS -

M. SAUVAJOL rappelle les dispositions de la lettre N° 11.529-07/1 adressée le 7 août 1943 aux Directeurs de l'Exploitation des Régions, à la suite d'incidents récents qui se sont produits à l'occasion du transport de détenus.

M. TUJA insiste sur l'importance qui s'attache à cette question et sur la nécessité absolue de réaliser, en ce qui concerne la S.N.C.F., une application très stricte des prescriptions, en vue de réaliser les conditions indispensables à une bonne exécution des transports en cause.

II - SPECIALISATION DES DIVERS CHANTIERS D'UNE GARE -

La question de la spécialisation des divers chantiers d'une gare avait reçu, lors de la réunion des C.S.E. du 3 novembre 1942 (Mémento 213), une solution provisoire.

Une note du Service Central M (2ème Division), reprenant l'ensemble de la question, a été adressée aux C.S.E. par lettre 12.501.1/2 du 4 septembre 1943.

M. BOYAUX expose qu'il s'agit uniquement de certaines grandes gares (Paris - La Chapelle, Paris-Bercy, par exemple), dans lesquelles les wagons sont, suivant la nature des marchandises, livrés dans des chantiers différents et dans le cas où le triage des wagons par chantier est effectué par une gare différente de la gare destinataire (Villeneuve pour Bercy, par exemple).

La question s'est déjà posée, à différentes reprises, de savoir s'il convenait de porter à la connaissance des gares expéditrices cette spécialisation des chantiers, et à l'aide de quels documents il convenait de le faire.

M. BOYAUX, considérant que c'est au bureau d'expéditions qu'incombe, en fait, le choix de déterminer le chantier spécialisé sur lequel les marchandises doivent être dirigées, selon leur nature, n'a pas d'objection à utiliser un document commercial pour porter à la connaissance des gares la spécialisation des chantiers.

Les dispositions relatives aux chantiers spécialisés ne concernant que quelques gares, M. BOYAUX propose de les faire figurer sur une Annexe à la Nomenclature des Marchandises, document qui n'aurait pas à être homologué. M. BOYAUX demande, en outre, que les Régions réduisent au strict minimum nécessaire les affectations spéciales de chantiers devant figurer sur ce document.

Les C.S.E. se déclarent d'accord sur cette solution, qui paraît résoudre la question.

III - REGROUPEMENT ET RÉFORME DES LOCOTRACTEURS -

Par lettre 13.430.04 du 25 août 1943, le Service Central M a transmis aux C.S.E. un programme de regroupement et de réforme des locotracteurs, établi en accord avec la D.E.A. Ce programme comporte une nouvelle répartition, plus rationnelle, des engins entre les Régions et indique le programme de construction pour 1943.

Répartition -

Les C.S.E. n'ont pas d'objection de principe sur la répartition envisagée par la lettre précitée. M. MERMIER demande, toutefois, qu'il soit attribué à la Région du SUD-EST une proportion d'engins de grande puissance supérieure à la proportion prévue (1/4 de 60 CV, 3/4 de 150 CV). M.

M. DEGARDIN estime nécessaire d'avoir, pour certains usages déterminés, des locotracteurs d'une puissance d'environ 300 CV. M. TOURNEUR indique que les périodes d'utilisation de la puissance maxima d'un tel engin sont généralement faibles et estime préférable d'avoir des locotracteurs de 150 CV, pouvant être éventuellement couplés. Cette solution doit, à son avis, être adoptée pour le proche avenir, la question d'emploi de locotracteurs de 300 CV pouvant être réservée.

VII - AVIS A DONNER AUX VOYAGEURS EN CAS DE RETARDS IMPORTANTS DES TRAINS -

M. TUJA commente les dispositions de la lettre 15.19-17 du 9 octobre 1943 qu'il a adressée aux C.S.E. des Régions.

Il indique les dispositions qui doivent être prises pour que les voyageurs soient renseignés sur l'importance probable des retards, les détournements empruntés, etc... Il importe que des instructions soient données pour attirer l'attention des agents d'exécution (agents des gares et des trains) sur la nécessité de fournir aux voyageurs, en cas de retards ou d'incidents importants, des renseignements aussi précis que possible.

Il serait bon, par ailleurs, que, dans chaque grande gare, un certain nombre d'agents soient désignés pour se mettre à la disposition des voyageurs en cas de perturbations graves dans le service.

VIII - QUESTIONS DIVERSES -

1°) Conférences sur les vols -

M. TUJA souligne l'intérêt qui s'attache à ce que, dans certaines écoles d'instruction professionnelle, des conférences soient faites sur les vols, en faisant ressortir l'importance de cette question, et exposant les mesures de prévention et de répression qui viennent d'être adoptées.

Les C.S.E. reconnaissent l'opportunité de telles conférences, et, après échange de vues, sont d'accord pour qu'il soit fait, dans les Ecoles du niveau M3, trois ou quatre causeries d'environ 1/4 d'heure chacune et, dans les Ecoles du niveau M4, une conférence, au cours de chaque sessi

2°) Questions d'effectifs -

M. TUJA indique que, sur les 1200 élèves que M. le Directeur Général avait autorisés à embaucher au mois d'octobre 1943, 325, pour l'ensemble des Régions, pourront être admis à la suite du concours.

Devant un résultat aussi faible, il a demandé à

M. DEGARDIN observe que le verso du nouveau bulletin d'expédition (en 3 feuillets) semble être insuffisamment carboné et il craint que les inscriptions qui seront portées sur le dernier feuillet (constituant le bulletin d'expédition proprement dit à coller sur le colis) ne soient pas suffisamment lisibles.

La Commission chargée de l'étude de la question, a reçu du Service des A.C.M. l'assurance que le carbone de ces feuillets serait de bonne qualité; au cas où l'expérience démontrerait qu'il n'en est pas ainsi, il a été admis qu'un feuillet intercalaire de papier carbone serait introduit entre le 1^{er} et le 2^{ème} feuillets, le 1^{er} feuillet devenant la déclaration-étiquette.

L'organisation du nouveau régime pose, par ailleurs, certains problèmes d'ordre pratique pour les grandes gares et les gares moyennes :

- organiser judicieusement le service des expéditions en jumelant les agents étiqueteur et comptable qui devront, en général, être placés sous les halles, de telle façon que l'expéditeur n'ait à se présenter qu'à un seul emplacement avec son colis, accompagné du bulletin d'expédition, payer les frais de transport et retirer le récépissé;
- organiser la livraison des colis, de façon à permettre l'établissement des bordereaux CC 291 A sur les halles, dès l'arrivée.

Une commission spéciale créée par les C.S.E. (Mémento N° 220 du 10 juin 1943) a étudié les améliorations à apporter dans les grandes gares pour que les bordereaux de livraison soient établis correctement. Cette Commission a proposé la création d'abris individuels dans lesquels l'agent chargé de la confection des bordereaux serait placé dans les meilleures conditions de travail.

Un croquis précisant les dimensions et l'aménagement de ces abris a été adressé aux C.S.E. le 29 juin 1943, en leur demandant de s'inspirer de cette étude pour toute solution qu'ils estimeraient préférable.

M. TUJA indique que, pour accélérer l'affaire et la faire aboutir dans les délais prévus, il va demander à M. PORCHEZ de donner des instructions aux Services Régionaux VB, pour qu'ils exécutent sans retard les demandes qui vont leur être adressées par leurs collègues EX en vue de réaliser ces abris.

D'après les premiers renseignements recueillis, il y aura lieu d'établir, pour l'ensemble de la S.N.C.F., environ 400 à 450 abris.

Entretien -

M. TUJA indique que les modalités d'entretien des locotracteurs ne sont pas uniformes sur les différentes Régions et qu'il serait désirable d'unifier les méthodes actuelles.

Après échange de vues, les C.S.E. sont bien d'accord pour que l'entretien journalier et les petites réparations soient respectivement confiés au personnel de conduite, et à un personnel technique de l'Exploitation, formant des équipes volantes, chargé d'assurer, pour un groupe de gares, l'entretien et la réparation des locotracteurs dans des domaines très nettement délimités, et, notamment, avec un outillage très réduit.

En ce qui concerne les grosses réparations, l'entretien périodique et les révisions générales, qui nécessitent la mise en œuvre d'un outillage important et souvent spécial, il semble plus normal de confier ce travail au Service MT, qui dispose d'ateliers spécialisés.

Les C.S.E. sont d'accord pour que, dans l'avenir, ces opérations soient effectuées dans certains centres du Service MT, et qu'éventuellement certains agents de l'Exploitation y soient détachés, pour être instruits de la technique des réparations courantes.

Il est entendu que la Région du SUD-EST, où le petit entretien est actuellement effectué dans des ateliers du Service de l'Exploitation, procèdera par étapes successives.

Pour les petits appareils (tracteurs Bauche, tracteurs à bagages, ...), les C.S.E. sont d'accord pour confier ce travail au Service de l'Exploitation, avec le concours de l'Industrie privée. Bien entendu, il sera fait largement appel au Service du Matériel et Traction pour les études techniques et la passation éventuelle des marchés.

En ce qui concerne le petit matériel (lanternes, appareils de manutention, mobilier), les C.S.E. sont d'accord sur la nécessité de maintenir des petits ateliers en nombre restreint, mais uniquement pour effectuer les réparations et non pour confectionner des objets neufs. Les Régions Sud-Ouest et Nord (où le Service de l'Exploitation n'effectue pas l'entretien du petit matériel) pourront créer progressivement des petits ateliers dans certains centres.

Au total, le Service de l'Exploitation n'engendra ainsi que des ateliers conformes aux besoins, en laissant opérer le Service du Matériel et Traction dans le domaine technique, qui est de sa seule compétence.

....

- 4 -

IV - REDUCTION DU STAGE DES ATTACHES -

M. TUJA expose que, M. le Directeur Général ayant demandé d'envisager la possibilité de réduire la durée du stage des Attachés du Service de l'Exploitation, qui seraient défavorisés par rapport à ceux des autres Services, le Service Central M'a mis au point un programme de formation qui a été adressé au Service Central P. Ce Service a rédigé un projet, tenant compte de ces propositions; cependant, alors que le Service Central M avait envisagé que les attachés seraient normalement nommés, à l'expiration de leur stage, à un emploi de l'échelle maximum qu'ils peuvent atteindre sans inscription au tableau d'aptitude, le Service Central P a seulement prévu qu'ils seraient nommés, à l'expiration de leur stage, à un emploi de l'échelle à laquelle ils ont été commissionnés.

Cette question a été examinée à la réunion de la C.C.A.A. du 24 août 1943 et la Commission a été d'avis de maintenir les propositions initiales du Service Central du Mouvement et de soumettre la question à la prochaine réunion des C.S.E.

A cette occasion, M. le Directeur Général a indiqué que, tout en étant partisan du stage des Attachés, il estimait qu'à l'heure actuelle ce stage était beaucoup trop long, ce qui découragerait nos Attachés. M. le Directeur Général préfèreraient couper le stage actuel et faire faire ensuite deux stages de perfectionnement de 6 mois.

Pour donner satisfaction à M. le Directeur Général, il pourrait être envisagé de faire effectuer aux Attachés des Groupes I et II les mêmes stages (ceux prévus pour les Attachés du Groupe I) et de nommer, ceux du Groupe I, Inspecteurs de 2ème classe, ceux du Groupe II, Contrôleurs de l'Exploitation, après leur stage de Chef de Gare et un stage de 15 jours ou 1 mois auprès d'un Inspecteur de Circonscription de Mouvement ou de Trafic, selon l'orientation à donner à l'Attaché.

Avant nomination à ces emplois, les Attachés des deux Groupes passeraient l'examen de Contrôleur de l'Exploitation.

Après avoir tenu un emploi d'Inspecteur ou de Contrôleur pendant deux ans environ, les Attachés effectueraient des stages de perfectionnement au Service de la Traction, de la Voie et suivraient les cours de l'Ecole du niveau 4 qui deviendrait ainsi une école de perfectionnement.

Pour les Attachés des Groupes III à VI, aucune nouvelle mesure de réduction ne paraît devoir être envisagée.

...

Les C.S.E, se basant notamment sur les résultats récents d'expérience, sont unanimes à estimer que la durée actuelle des stages est à peine suffisante pour permettre aux Attachés de tenir, dans des conditions convenables, les emplois auxquels ils sont destinés à l'issue de leur stage; ils pensent que la méthode consistant à scinder en deux le stage prévu n'est pas bonne et présente l'inconvénient, d'une part, de mettre dans un emploi de commandement des agents n'ayant pas encore acquis une expérience suffisante, et, d'autre part, de décourager éventuellement ceux-ci en leur faisant suivre des cours de perfectionnement, après qu'ils auront tenu des emplois du cadre. Il estiment que la durée actuelle des stages constitue un minimum au-dessous duquel il serait dangereux de descendre.

M. TUJA prend note de ces arguments.

V - EXAMEN DU PROJET DE L'INSTRUCTION GENERALE EX 1 c -

Le nouveau projet de l'Instruction Générale EX 1 c (Organisation des gares), modifié pour tenir compte, dans la plus large mesure possible, des observations formulées antérieurement par les Régions, est examiné en séance.

Un certain nombre de retouches et de modifications sont apportées à ce projet. Il en sera tenu compte dans la rédaction définitive de l'Instruction.

VI - DISPOSITIONS A ENVISAGER DANS LES GRANDES GARES POUR LA RECEPTION ET LA LIVRAISON DES PETITS COLIS A PARTIR DU 1er JANVIER 1944 -

M. TUJA appelle les nouvelles dispositions comptables (suppression des écritures, apposition de vignettes-taxes, ...), pour l'expédition et la livraison des petits colis, qui seront mises en vigueur au 1^{er} janvier 1944.

Les instructions relatives à cette nouvelle organisation (Avis Général et Fascicule IV du Règlement Général de la Comptabilité des gares) ont déjà été envoyées aux Régions, en petit nombre d'exemplaires ronéotés, pour permettre de commencer l'instruction du personnel. Les Services Financiers vont distribuer sous peu les documents et imprimés nécessaires.

Il y aura lieu, pour les Régions, de s'assurer, en temps utile, que les gares ont bien reçu les instructions imprimées et vignettes-taxes, et de faire instruire verbalement avec beaucoup de soin le personnel sur les modalités d'application du nouveau régime.

...

S.N.C.F.

C.S.E. N°225

Service Central du Mouvement.

5ème Division



RÉUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 225

Séance du 2 Novembre 1943

I - Opportunité de prévoir des strapontins dans les voitures de grandes lignes -

La question se pose de savoir s'il convient de prévoir ou non des strapontins dans les couloirs latéraux des voitures de grandes lignes à commander dans l'avenir. De tels strapontins existent déjà dans un grand nombre de voitures; ils sont appréciés des voyageurs en cas d'affluence; ils permettent également de s'intéresser commodément aux particularités du paysage en cours de route; par contre ils gênent la circulation des voyageurs dans les couloirs.

Malgré ce léger inconvénient, les C.S.E. sont favorables à l'installation de strapontins dans les voitures de grandes lignes; on pourrait envisager 4 strapontins en 1ère et en 2ème, 5 en 3ème; bien entendu ces strapontins seraient à relevage automatique.

II - Dispositions à adopter dans les futures voitures B²Dtmyp -

Parmi les dispositions envisagées dans les projets d'avenir pour la construction de la voiture B²Dtmyp d'embranchement, il a été prévu que l'accès au compartiment-fourgon de cette voiture serait analogue à celui des compartiments à voyageurs et que les portes seraient placées en retrait par rapport à la face latérale du véhicule, un marchepied assurant une montée et une descente aisées.

Une autre solution consisterait à placer les portes d'accès au dit compartiment, non en retrait, mais à l'aplomb de la face latérale comme dans la partie fourgon des voitures de grandes lignes ou dans les fourgons ordinaires.

L'une et l'autre de ces deux solutions ne présentent aucune difficulté de construction; la première solution présente également l'avantage de faciliter éventuellement la transformation ultérieure du compartiment-bagages en un compartiment à l'usage des voyageurs.

Les avis des C.S.E. sont partagés; il est finalement décidé que la Région de l'Est, qui possède déjà des voitures d'un type analogue à la première solution envisagée, examinera si le marchepied du compartiment-fourgon ne constitue pas une gêne sensible pour la manutention dans les gares de passage.

III - Campagne de propagande contre les vols -

M. TUJA questionne les C.S.E. sur l'opportunité d'entamer une campagne de propagande contre les vols au moyen de slogans affichés dans les installations des gares non accessibles au public. Les C.S.E. sont favorables à cette proposition, étant entendu que les slogans seront toujours rédigés avec soin, en termes à la fois brefs et simples; le Service Central du Mouvement se rapprochera du Service Commercial (Division de la Publicité) pour les dispositions à adopter en vue de rendre cette propagande aussi efficace que possible.

IV - Acheminement des écritures et des plis de service -

La suppression des écritures des petits colis et des colis postaux va réduire considérablement le volume des papiers d'accompagnement à partir du 1er janvier 1944; il paraît opportun de profiter de cet allègement pour réorganiser sur une nouvelle base l'acheminement des écritures et des plis de service sur l'ensemble de la S.N.C.F.; cet acheminement est bien souvent défectueux, notamment en ce qui concerne les écritures des envois en grande vitesse, lesquelles parviennent fréquemment aux gares destinataires après les marchandises.

Après échange de vues, il est décidé que :

1°) on conservera, tout au moins provisoirement, la feuille de chargement des colis de détail P.V.; cette feuille de chargement est actuellement nécessaire pour l'acheminement des marchandises;

2°) on ne rendra pas obligatoire l'acheminement des écritures de détail par les mêmes trains que la marchandise; dans certains cas un tel acheminement est à recommander; dans d'autres cas il ne s'impose en aucune façon;

3°) pour l'organisation rationnelle du transport des plis, on organisera des gares-centres (qui seront en principe les sièges des Arrondissements) sur lesquelles les plis seront concentrés au départ, le transport de gare-centre à gare-centre s'effectuant toujours en sacs fermés.

La Sous-Commission des Acheminements sera chargée de rédiger sur ces bases un projet d'instruction.

V - Interrogations de sécurité -

M. TUJA soumet aux C.S.E. un projet d'instruction sur les interrogations de sécurité du personnel de l'Exploitation, tel qu'il a été rédigé après mise au point par la C.C.A.A.

Les C.S.E. présentent quelques observations de détail, dont il sera tenu compte dans la rédaction du texte définitif.

VI - Prochaine réunion -

En principe, le 7 Décembre 1943 à l'heure habituelle.

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

C.S.E. N° 226

EX. G. ARR.

201243 A 17⁰⁰00M

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION



Memento n° 226

Séance du 7 décembre 1943

I - Examen du rapport de la Commission chargée des Etudes d'avenir de la tarification Voyageurs.

M. MAROIS expose les idées qui ont présidé à l'établissement du rapport de la Commission chargée des Etudes d'avenir de la tarification voyageurs et il indique au fur et à mesure de l'examen de chaque chapitre les points essentiels étudiés et les conclusions auxquelles l'étude a conduit.

La Conférence se déclare d'accord sur l'ensemble des conclusions et des solutions présentées. L'examen auquel elle procéde l'amène cependant à faire les observations ci-dessous :

Les Chefs du Service de l'Exploitation pensent que, d'une manière générale, il conviendrait d'être, à l'avenir, mieux renseigné sur certains résultats d'exploitation, dont on a fait état dans le rapport.

Pour ce qui concerne notamment l'occupation moyenne des trains, il faudrait distinguer plusieurs catégories de trains ; il y aurait intérêt à ce que le Service du Mouvement et le Service Commercial se mettent d'accord pour établir les statistiques nécessaires pour suivre cette question.

De même, la comparaison des prix de revient des trains omnibus et express est à refaire périodiquement.

Enfin, certains sondages portent sur de courtes périodes et seront à compléter dès que possible.

Etude II - Dégressivité de la tarification -

Les Chefs de l' Exploitation auraient été heureux qu'une dégressivité de la tarification permet d'obtenir une meilleure utilisation des trains en fin de parcours. Mais ils sont obligés de reconnaître que le problème des fins de parcours se pose pour les trains à courte distance, comme pour les trains à grande distance, et que ce n'est pas par une mesure tarifaire générale qu'il peut être résolu.

Dans ces conditions, ils sont d'accord avec la C.C.T. pour ne pas envisager les complications qu'introduirait dans la tarification voyageurs l'adoption d'une dégressivité et ils concluent unanimement au maintien de la solution proportionnelle.

Ils pensent, en outre que, dans l'hypothèse de la suppression envisagée dans l'étude IV d'un certain nombre de frais (timbre, surtaxes locales, etc...), il est préférable de ne pas ajouter à cette tarification proportionnelle une surtaxe légère venant compenser la suppression. Si une recette compensatrice est nécessaire, il vaut mieux la demander à un relèvement du taux de majoration.

Etude III - Classes de voitures et places couchées.

La conférence est d'accord sur le maintien des trois classes, tant entendu qu'on n'utilisera que deux classes dans de nombreux trains.

Pour ce qui concerne le resserrement de l'intervalle de prix entre la 2^e et la 3^e classes, certains Chefs du service de l' Exploitation auraient hésité à faire l'opération, qui risque d'entrainer des pertes de recettes; mais la conférence approuve, en définitive, l'institution d'une faible différence de prix entre la 2^e et la 3^e classes, d'une part, parce qu'il s'agit là d'une mesure qui mettra le chemin de fer en meilleure posture vis-à-vis de ses concurrents, d'autre part, parce que le resserrement du clavier est indispensable si on veut adopter la politique des places couchées préconisée dans le rapport.

Les C.S.E. sont entièrement d'accord sur les conclusions de la note de M. ARMAND laquelle, annexée au présent Mémento, conduit à n'attribuer qu'un champ d'action très réduit à la machine Garratt.

VIII - Essais de transport de primeurs en wagons à double plancher.

La Région du Sud-Ouest a procédé au cours de l'été à des essais de transport de fruits et primeurs dans des wagons à double plancher. Ces essais n'ont pas été concluants en ce qui concerne une augmentation du poids des chargements (en fait, en raison de la pénurie de matériel, tous les wagons sont utilisés à limite de capacité); par contre, les essais ont paru donner de bons résultats en ce qui concerne la conservation des fruits et primeurs particulièrement délicats.

Il est décidé que les essais entrepris seront poursuivis l'été prochain, non seulement sur la Région du Sud-Ouest mais également sur celle du Sud-Est, ce qui n'empêchera pas cette dernière Région de poursuivre les essais qu'elle a elle-même entrepris sur des wagons à cloisonnement vertical.

IX - Utilisation en commun du personnel EX et VB

M. SOULARD a été chargé par M. le Directeur Général de tirer les conclusions des résultats d'essais d'utilisation en commun du personnel EX et VB entrepris par les Régions en exécution de la décision n° 1035 de la Réunion des Directeurs de l' Exploitation du 25 janvier 1943.

M. SOULARD déléguera M. MAILLOT pour se rapprocher des Régions et recueillir leurs renseignements et observations.

Le Service Central M demandera au Service Central V qu'un fonctionnaire VB soit adjoint à M. MAILLOT.

Prochaine réunion: en principe le 4 janvier à l'heure habituelle.

VI - Dépôt de plaintes contre les agents convaincus de vols. -

Le Service du Contentieux a signalé au Service Central M des divergences sensibles dans les arrêts des Régions et, à l'intérieur d'une même Région, des différents Services en ce qui concerne le dépôt de plaintes en cas de vols et il a demandé d'examiner la possibilité d'aboutir à l'unification des règles à appliquer en cette matière.

La question a été examinée par la C.C.A.A. au cours de sa réunion du 23 Novembre (Mémento N° 231) à laquelle M. AURENGE assistait, et l'on a abouti aux conclusions suivantes :

Dans les conditions actuelles, M. AURENGE estime qu'il convient de se montrer très sévère et qu'il y a toujours lieu, en principe, de porter plainte, non seulement pour éviter certaines observations des tribunaux, mais surtout pour permettre des perquisitions et découvrir ainsi plus rapidement les complices.

Il convient, de plus, que la S.N.C.F. se constitue partie civile toutes les fois qu'il y a dépôt de plainte, de manière à être présente à l'audience et à pouvoir obtenir, sans procédure spéciale, des dommages et intérêts, qui couvrent très largement dans leur ensemble les frais occasionnés par la constitution de la partie civile.

On éviterait seulement de porter plainte lorsqu'il s'agit de menus grappillages de marchandises tombées à terre ou ramassées dans les wagons après livraison et déchargement (à moins qu'il ne s'agisse de grappillages importants ou de récidive), ou encore en cas de vols minimes commis au préjudice de la S.N.C.F. (quelques kilogs de charbon, un peu de pétrole ou de carbure, par exemple). Le Chef d'Arrondissement du Service au détriment duquel le vol a été commis serait seul qualifié pour décider qu'il n'y a pas lieu de porter plainte.

Les C.S.E. sont d'accord sur cette procédure. La question intéressant tous les Services, elle sera soumise à l'appréciation de M. le Directeur Général.

VII - Etude d'un prototype de locomotive articulée Garratt. -

Le Service Central du Matériel a envisagé la construction d'un prototype de locomotive articulée Garratt 142.241.

La C.C.M.G. a étudié au cours de la réunion du 16 novembre 1943 (Mémento N° 95) les possibilités d'utilisation d'une telle machine sur les diverses lignes de la S.N.C.F. Elle a chargé M. ARMAND de rédiger sur la question une note qui est soumise à l'examen des C.S.E.

Pour ce qui concerne les places couchées, les Chefs du Service de l'Exploitation n'ont pas d'objection, sous réserve que l'on vérifiera qu'on peut effectivement réaliser des compartiments de couchettes à six places donnant un confort suffisant. Ils demandent qu'on obtienne un confort supérieur aux couchettes actuelles de 3^e classe, en ne négligeant pas la question des bagages.

Pour ce qui concerne les couchettes de 1^{re} classe, la conférence demande que l'on examine la possibilité, s'il ne doit pas en résulter de perte de capacité de transport trop importante, de réaliser des couchettes de 1^{re} classe en demi-compartiments à deux places, avec, si possible, une toilette.

Certains Chefs du Service de l'Exploitation auraient même été d'avis d'équiper ces couchettes avec des draps ; mais ils ont dû renoncer à cette proposition pour éviter un débordage excessif par les porteurs de réductions de tarif des couchettes par rapport au W.L. de 2^e (dont les suppléments ne sont pas touchés par la réduction.)

ETUDE IV - Tarifs réduits et suppléments

Les Chefs du Service de l'Exploitation partagent l'avis de la C.C.T. sur le relèvement du tarif des abonnements et pensent qu'il conviendrait de l'en tenir à une majoration de l'ordre de 10 %.

La Conférence est, en outre, d'accord sur la suppression de tous les suppléments qui viennent grever le prix du billet et rendre plus difficile le travail des agents de guichet pour une recette faible qu'on obtiendrait facilement par un léger relèvement de la majoration générale.

Dans le même esprit, la suppression des surtaxes locales doit entraîner la mise en œuvre d'un procédé permettant de réaliser des travaux au compte Exploitation avec participation financière des Municipalités. La Conférence insiste pour que cette solution n'introduise pas de complications comptables.

A propos de cette question, et bien que la Commission Maroc n'ait pas remis à l'étude l'ensemble des tarifs tel qu'il a été soumis au Ministre, les Chefs du Service de l'Exploitation se demandent s'il est bien opportun de rétablir après la guerre le tarif des aller et retour. La réduction de 10 % envisagée n'est pas suffisante pour nous attacher les voyageurs au retour, et l'intérêt d'inciter le voyageur à prendre en même temps deux billets n'est pas tel qu'il justifie la perte de recettes que cette réduction entraîne certainement.

Compte tenu du fait que les voyageurs français sont depuis la guerre déshabitués de la réduction des aller et retour, les Chefs du Service de l'Exploitation demandent qu'en examine à nouveau la question.

Etude VI - Problème des pointes -

Les Chefs du Service de l'Exploitation pensent que les conséquences des pointes de trafic voyageurs et leur poids sur l'exploitation du Chemin de fer ont été minimisées par le rapport de la Commission et paraissent sous-estimées.

Ils sont cependant d'accord sur l'arsenal des mesures de tarif ou de mouvement qui permettront d'étaler le trafic des voyageurs aux pointes et estiment leur efficacité suffisante.

Etude VII - Tarification des bagages accompagnés.-

Les Chefs du Service de l'Exploitation préconisent le maintien de la franchise pour les raisons indiquées dans le rapport.

II - Organisation d'avenir du service des renseignements voyageurs et de la location des places à Paris.-

Le problème de l'organisation du Service des Renseignements voyageurs et de la location des places à l'avance a fait l'objet d'un certain nombre d'études de la part des Services Centraux M et C et de diverses Commissions Consultatives. Le moment est venu de tirer les conclusions de ces études et d'arrêter le problème à réaliser.

Les règles à ne pas perdre de vue sont les suivantes :

1°) - faire une sorte d'imposer aux voyageurs le minimum de déplacements pour se renseigner, acheter des billets et louer des places;

2°) - donner un grand essor à la location des places en ne percevant que de faibles taxes de location (les mêmes dans les trois classes), couvrant seulement le prix de revient du service rendu.

En fait, en 1938, la location à la banque représentait 75 % du total (le reste constituant la location par téléphone, télégraphe ou correspondance), et Paris louait à lui seul 40 % du total des places louées.

M. TUJA reconnaît que les agents de manœuvres n'exécutent pas toujours correctement et aux points convenables les signaux de refoulement, de ralentissement puis d'arrêt et il demande aux Chefs d'Exploitation de leur faire faire toutes recommandations utiles à ce sujet.

Il semble néanmoins que l'entente à réaliser entre agents de manœuvres et mécaniciens est souvent bien difficile sur le terrain, notamment pendant la nuit.

M. TUJA demande aux C.S.E. de réfléchir sur les moyens que l'on pourrait envisager pour obtenir une meilleure entente entre agents de manœuvres et mécaniciens.

V - Application aux agents des trains de la "Journée du Mécanicien"

M. TUJA a récemment demandé à la Région du Sud-Est d'instaurer, à titre d'essai, pour les agents des trains une organisation analogue à celle de la "Journée du Mécanicien", en rassemblant périodiquement les agents des trains dans une conférence obligatoire, au cours de laquelle les agents seront questionnés sur les prescriptions réglementaires, les instructions nouvelles commentées et les documents personnels des intéressés vérifiés et complétés.

A cette occasion, M. DEGARDIN a fait remarquer qu'une telle institution risque de développer dans l'esprit des agents la notion que l'amélioration de leur instruction professionnelle est non pas leur affaire personnelle mais celle de la S.N.C.F. Il craint qu'on ne se prive ainsi du remarquable élément d'appréciation que constituent les efforts déployés par les agents pour s'élever au-dessus de la moyenne de leurs collègues par un travail assidu et personnel.

M. TUJA lui répond que son objection est certainement en partie fondée mais qu'en fait la question s'est posée du jour où l'on a ouvert la première école d'instruction professionnelle; on a alors estimé que les avantages à attendre de ces écoles compensent largement les inconvénients auxquels M. DEGARDIN fait allusion; il semble bien qu'il en sera de même en ce qui concerne l'extension aux agents des trains de la "Journée du Mécanicien".

M. TUJA donne son accord à M. SOULARD qui se propose, lui aussi, de procéder à un essai.

La question reviendra ultérieurement devant les C.S.E.

C'est pourquoi il convient de s'entendre sur les solutions qui seront adoptées à Paris ; celles concernant la province s'en déduiront facilement.

Avant la guerre, à Paris, la location était faite et les renseignements donnés par les gares têtes de lignes, par les bureaux de ville S.N.C.F. et par les agences de voyages. Cette solution aboutissait à attribuer des places ou des compartiments à certains établissements autres que les gares têtes de lignes. Or, toute dispersion de diagramme est une complication et se prête mal à une extension importante de la location.

La solution consistant à créer un Central "Location et Renseignements", seul possesseur des diagrammes et à qui le public et tous les établissements échangeurs s'adresseraient par téléphone pour les renseignements et la location, paraît à rejeter a priori, car une telle réalisation fait apparaître à l'analyse, des difficultés considérables.

Les Services Contraux M et C préconisent la solution consistant à concentrer dans un Bureau Central toute la location par correspondance et par téléphone et tous les renseignements téléphoniques, les gares têtes de lignes restant seulement chargés des renseignements et de la location à la banque. Les diagrammes seraient partagés entre le Bureau Central et la gare tête de ligne ; ainsi, leur dispersion serait beaucoup moins importante qu'avant la guerre.

Les C.S.E. estiment d'une manière à peu près unanime qu'il convient d'éviter toute dispersion de diagrammes - celle résultant comme le proposent les Services C et M - et ils préfèrent la solution qui les laisse concentrés dans les gares têtes de lignes. Le Bureau Central fonctionnerait alors comme standard et aiguillera toutes les conversations sur la gare tête de ligne intéressée ; les voyageurs auraient également la possibilité de s'adresser directement par téléphone aux gares têtes de lignes.

Une telle solution présenterait évidemment certains avantages, mais M. TUJA croit qu'elle ne nécessite l'établissement de tout réseau téléphonique particulier entre le Bureau Central et les gares têtes de lignes et qu'elle ne se heurte finalement à des difficultés de réalisation, et à des critiques de l'Administration des Postes qui se plaint vivement, depuis longtemps, de la façon dont notre réseau téléphonique de renseignement et de location est utilisé.

Il est décidé qu'une Commission sera constituée afin d'étudier les possibilités de réalisation de la solution préconisée par les C.S.E. et d'examiner le détail de l'organisation à prévoir à cet effet dans le Bureau Central comme dans les gares têtes de lignes ; cette Commission, présidée par M. SAUVAGEOT, comprendra :

MICHON	{ Région de l'Est)
MARPAU	{ Région du Sud-Est)
LOEJOIS	{ Région de l'Ouest)
WALTER	{ Service Central des Installations Fixes)

Il sera demandé aux P.T.T. de bien vouloir désigner un fonctionnaire (M. PARIZY) pour participer aux travaux de la Commission.

MM. DARGEON et MARCIS dresseront la liste des questions à poser à la Commission et auxquelles cette dernière aura à répondre.

L'ensemble de l'étude reviendra devant les C.S.E. en vue des propositions à faire à M. le Directeur Général.

III - Restitution du matériel S.N.C.F. par les Réseaux secondaires.

La mise en vigueur de l'arrêté ministériel du 11 mai 1942 conduit le S.N.C.F. à payer aux réseaux secondaires des primes d'un montant relativement élevé pour restitution anticipée du matériel S.N.C.F.

La question s'est posée de savoir si l'importance de ces primes résulte bien d'un effort de la part des réseaux secondaires en vue de restituer rapidement le matériel S.N.C.F. (auquel cas on ne pourrait que se féliciter du résultat obtenu) ou si les délais de restitution n'ont pas été quelquefois calculés d'une manière trop large.

Les C.S.E. font observer que les accords n'ont été conclus avec les réseaux secondaires qu'après bien des difficultés et qu'il serait regrettable, sauf en cas d'erreur manifeste, de revenir sur ces accords.

M. TUJA décide, devant d'intervenir auprès des réseaux secondaires, de faire faire par le B.M.W. une comparaison entre les conditions de restitution du matériel S.N.C.F. par les réseaux secondaires ayant la mise en vigueur de l'arrêté ministériel d'une part et après la conclusion des traités d'autre part.

IV - Accidents d'attelage.

Au cours de sa réunion du 6 octobre 1943, la Commission Supérieure de la Sécurité du Travail a eu son attention attirée par les accidents d'attelage et elle a conclu que le nombre pourrait en être réduit en éliminant les accostages violents.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

ANNEXE

au Mémento n° 226 de la Séance du 7 Décembre 1943
de la

REUNION DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

(Texte de la Note dont il est question au dernier alinéa de la question VII -
Etude d'un prototype de locomotive articulée GARRATT).

A première vue, on pouvait penser à utiliser des machines GARRATT sur les lignes à profil accidenté, où la double traction est fréquemment utilisée et dont la liste avait été donnée par les Régions :

SUD- EST	{ Aix-les-Bains - Annemasse, Bellegarde - Le Bouveret, La Roche-sur-Foron - Le Fayet,	SUD-	{ St-Sulpice - Gannat, Montluçon - Eygurande,	
				Livron - Veynes,
				Veynes - Marseille,
	{ Veynes - Briançon, Langeac - Alès.	UEST	Brive - Clermont,	
			Brive - Périgueux.	

Le fait de savoir si les machines GARRATT seraient plus économiques d'utilisation que d'autres machines, compte tenu du prix de revient du kilomètre, des modifications à apporter aux installations et des frais d'acquisition (1), est du ressort de la Traction. La C.C.M.G. n'examine que le seul point de vue Exploitation, ainsi énoncé : les GARRATT permettront-elles une amélioration sensible du service par rapport aux autres machines en service ou déjà envisagées pour l'avenir ?

Pour les trains de marchandises, les charges pratiquées actuellement avec la double traction sont suffisantes. Une augmentation importante de ces charges n'est pas à envisager, d'une part parce qu'il n'y a pas de trafic pondéreux sur ces lignes, d'autre part, à cause de la limitation des charges par la résistance des attelages, et la longueur des voies de croisement dans les gares. Aussi peut-on dire que les GARRATT n'offrent pas d'intérêt pour les trains de marchandises. Il en est de même pour les trains de messageries et pour les omnibus voyageurs qui sont des trains légers.

Il n'y a donc lieu d'examiner que le cas des express lourds qui intéresse trois sortes de lignes : la transversale St-Sulpice - Gannat sur le S-O, parcourue par les trains BM et BG, et sur le S-E la ligne des Cévennes (Langeac - Alès) et les lignes à voie unique de la Hte-Savoie (Aix-les-Bains - Annemasse, La Roche-sur-Foron - Le Fayet et Bellegarde - Le Bouveret (2).

(1) A noter que la nécessité de tirer parti au mieux, sur les lignes secondaires, des machines dégagées par l'électrification des grandes lignes, est favorable à l'équipement de ces lignes pour la circulation des machines lourdes, type 141 C et si possible P.

(2) Nous n'avons pas retenu la ligne de Livron à Briançon, sur laquelle ne circule qu'un seul express par jour et où une augmentation importante de la charge n'aurait d'intérêt que pendant la période des sports d'hiver; le problème changerait si on donnait suite au projet de station de ski à Vars, mais il serait prématuré de le poser aujourd'hui.

Sur la transversale du S-O, les charges actuelles sont insuffisantes parce que certains points interdisent la double traction de Montluçon à Gannat. Une grande amélioration sera apportée par le renforcement de ces ouvrages (nécessaire aussi bien pour les GARRATT que pour la double traction). Les charges et vitesses offertes par la double traction seront suffisantes, surtout lorsque dans l'avenir la ligne sera renforcée pour permettre l'emploi de machines à 20 T. par essieu.

Sur la ligne des Cévennes, la charge est limitée actuellement à moins de 300^T pour avoir une grosse marge de sécurité au démarrage, de façon à éviter le "plantage" dans les tunnels.

Lorsque le renforcement - en cours - d'un pont sera terminé, on pourra remplacer les machines actuelles (240 A) par des 141 C, ce qui permettra de passer à environ 400 T, et le progrès sera important. Nous aurons ainsi atteint (et même dépassé de 50^T) la limite réglementaire actuelle pour la résistance des attelages. En supposant qu'à ce point de vue on puisse aller au delà - ce qui paraît possible - on pourrait faire des trains de l'ordre de 500 T., ce qui serait suffisant pour les besoins de l'Exploitation. Les machines GARRATT ne permettraient pas de faire des horaires meilleurs que les 141 C, tant que le plafond de la voie sera limité à des vitesses inférieures à 70 Km. Ce plafond ne serait sensiblement relevé qu'au cours d'un renforcement de la voie pour 20^T, et dans ce cas on pourrait utiliser des 141 P au lieu des 141 C (par exemple après l'électrification totale de Paris - Marseille), ce qui donnerait des horaires aussi bons que les GARRATT. Celles-ci ne s'imposent donc pas pour la ligne des Cévennes.

Le cas des lignes de Savoie est un peu différent. On y assure actuellement les express, limités à 550 T. par la résistance des attelages, avec deux machines 242 CT en tête. Dans ce domaine, une amélioration des charges et des vitesses serait désirable.

Pour les charges, en supposant que l'on puisse déroger à la règle actuelle de la résistance des attelages, on pourrait demander 600 T.

On avait admis, dans le projet d'amélioration de la desserte de la Savoie (étude S-E de Janvier 38) l'utilisation pour ces trains de 242 CT améliorées permettant pour des trains de 600 T. des vitesses très convenables, de 48 Km/h sur rampe de 20.

Les GARRATT proposées permettraient de faire 65, mais au-dessous de 10 mm par mètre leurs performances seront très voisines de celles des 242 CT améliorées; on est tenu, sur une grande partie du parcours, par le plafond de la voie (70 et 80 Km aujourd'hui, 90 à l'avenir), si bien que la surpuissance des GARRATT serait très mal utilisée, car il y a moins de 20 % du parcours en rampe de 15 et au-dessous sur lesquelles les GARRATT se différencieraient sensiblement des 242 CT.

C'est là la raison pour laquelle le "Sud-Est", dans une étude de 1938, n'avait pas envisagé de machines nouvelles pour ses lignes de Savoie, et s'était contenté de mettre à l'étude les améliorations de la 242 CT (une machine a été déjà transformée à titre d'essai). S'il avait fait des propositions de matériel nouveau, il aurait pensé à une machine Diesel électrique, susceptible d'être utilisée en couplage pour les trains lourds. La Diesel présenterait en effet des avantages marqués pour les trains de voyageurs sur des lignes touristiques comme celles de Savoie.