

1944

1944

h

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

EX. G1. ARR

C.S.E. n° 227

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 227

Séance du 4 Janvier 1944

S. N. C. F.
RÉGION DE L'EST

12 JANV 1944

Division Administrative

M. le Directeur Général assiste à une partie de la réunion et donne aux C.S.E. ses directives pour la conduite du Service dans les difficiles circonstances actuelles.

I - RETABLISSEMENT DES TRAINS SUR LES LIGNES COORDONNEES -

Les entrepreneurs de transports routiers qui assurent les services d'autobus remplaçant les trains des lignes fermées au trafic des voyageurs sont aux prises avec des difficultés sans cesse croissantes, du fait, notamment, de l'extrême pénurie de pneumatiques. Ces entreprises, ne pouvant maintenir en circulation toutes les voitures nécessaires au fonctionnement normal de leurs services, ont dû le plus souvent réduire la consistance de ceux-ci et ne sont plus généralement en mesure de satisfaire aux besoins des populations.

Par suite, les Chambres de Commerce et les autres Organismes officiels, les Services locaux des Ponts et Chaussées, le Secrétariat d'Etat aux Communications et parfois même les entreprises routières se tournent vers la S.N.C.F. pour tenter, grâce à son concours, d'améliorer la situation.

Jusqu'à présent, la S.N.C.F. a résisté, le plus possible, en s'appuyant sur les principes qui avaient présidé aux accords de coordination, aux sollicitations ayant pour but de faire compléter par la voie ferrée les possibilités de transport que la route n'offre plus que d'une façon insuffisante; mais cette attitude négative est impossible à maintenir quand les entreprises routières sont dans l'impossibilité absolue d'assurer leurs services et quand le rétablissement de relations par fer reste le seul moyen de desservir les populations.

Cependant, étant donné les moyens réduits laissés à notre disposition et l'étroitesse des crédits de parcours qui nous sont accordés, toute création de trains sur une ligne coordonnée se traduit inévitablement par une restriction supplémentaire du

service sur l'une des lignes dont nous avons conservé le trafic. En conséquence, si la S.N.C.F. doit reprendre l'exploitation à sa charge, il convient, sauf cas tout à fait particuliers, de s'opposer à tout rétablissement de trains de voyageurs ou même d'autorails et de n'accepter que la circulation de trains MV exclusivement.

Lorsque les entreprises concessionnaires demandant à substituer des services par fer (autorails ou autobus rail-route) aux services routiers remplaçant des trains, tout en conservant leur tarification propre et la charge de l'exploitation, c'est à l'Administration Supérieure qu'il appartient de prendre l'initiative des propositions; aussi les Régions doivent-elles saisir, sans délai, les Services Centraux M et C de celles qu'elles pourraient recevoir directement.

Aucun de ces services de substitution ne peut commencer à fonctionner tant que les conditions suivantes ne sont pas remplies :

1°) Décision Ministérielle autorisant la reprise du service par fer et en indiquant l'exploitant ainsi que les conditions;

2°) conclusion d'une Convention d'exploitation entre l'entreprise et la S.N.C.F.

3°) accord du Service V.B., lequel fixe les conditions de gardiennage des passages à niveau et autorise, s'il y a lieu, le relèvement des vitesses de pleine voie de la ligne empruntée.

Par ailleurs, aucune location de matériel (autorails, remorques, voitures) ne doit être consentie par les Régions sans l'accord du Service Central M.

Il est bien entendu que les parcours ainsi effectués sur nos rails, soit par des autobus équipés en conséquence, soit par des autorails appartenant à des entreprises routières ou loués à elles, ne doivent, en aucun cas, être décomptés dans les parcours S.N.C.F. Les C.S.E. devront faire vérifier qu'il n'est pas établi de bulletin de traction pour ces circulations.

II - MISE AU POINT D'UN PROJET D'INSTRUCTION GENERALE EX 22 a - (POSTES DE COMMANDEMENT - GENERALITES) -

Il est procédé à la mise au point du projet d'Instruction Générale EX 22 a (Postes de Commandement - Généralités).

Il est notamment décidé que les divers états utilisés par les P.C. (trains réguliers supprimés, trains facultatifs mis en marche, etc...) feront l'objet d'imprimés unifiés; les modèles d'imprimés ne seront toutefois pas mentionnés dans l'Instruction Générale.

En ce qui concerne l'opportunité d'imposer un compte-rendu périodique de chacun des Postes de Commandement aux Services

.....

V - FORMATION SOCIALE DES CADRES -

La formation sociale des cadres est une question particulièrement importante à l'heure actuelle, où le personnel a besoin d'être plus que jamais soutenu, guidé et conseillé. Trop de Chefs de gare, possédant toutes les connaissances techniques pour faire de bons chefs d'établissement, font en réalité des dirigeants médiocres, faute de culture sociale, par ignorance du rôle d'un chef dans ses rapports avec ses subordonnés.

M. TUJA expose aux C.S.E. les solutions qui sont envisagées pour améliorer cette formation.

VI - ECHANGES DE PERSONNEL ENTRE LES SERVICES CENTRAUX ET LES REGIONS -

M. TUJA signale aux C.S.E. un certain nombre de fonctionnaires supérieurs du Service Central M qu'il y aurait intérêt à renvoyer dans une Région au cours de l'année 1944 pour y tenir notamment des fonctions de Chef d'Arrondissement.

Il est également envisagé certaines mutations de fonctionnaires supérieurs d'une Région sur une autre.

Les C.S.E. font observer que l'avancement est actuellement très ralenti et qu'il leur sera particulièrement difficile d'absorber les fonctionnaires supérieurs dont il s'agit.

M. TUJA les invite néanmoins à bien vouloir examiner la question en vue d'un nouvel échange de vues au cours de la prochaine réunion.

VII - PROCHAINE REUNION: en principe le 1er Février à l'heure habituelle.

Régionaux EX et MT, il est décidé que la fourniture de ce compte-rendu périodique sera prévue par l'I.G. mais que les Régions en fixeront la périodicité et les conditions d'établissement.

III - FORMATION DES ELEVES -

M. TUJA expose aux C.S.E. que le recrutement de nos dirigeants des gares s'effectuera de plus en plus exclusivement dans les trois catégories suivantes de personnel :

- 1°) les anciens Attachés,
- 2°) les anciens Elèves,
- 3°) certains éléments ayant déjà donné (par ex. dans les mouvements de Jeunesse) des preuves de leurs aptitudes au commandement.

C'est parmi les anciens Elèves que se recrutera dans l'avenir le plus grand nombre de nos dirigeants; c'est pourquoi il est prévu chaque année le recrutement de 1200 élèves dans les Services de l'Exploitation.

En raison du rôle que nous entendons faire jouer plus tard aux anciens Elèves, il convient que les Elèves reçoivent une très solide formation, non seulement professionnelle mais également intellectuelle et morale et que nous leur inculquions les qualités indispensables de commandement et de caractère.

Pour la formation des Elèves, il y a lieu de s'inspirer très largement des méthodes que la S.N.C.F. a déjà mises en vigueur avec un plein succès pour la formation des apprentis du Service du Matériel et de la Traction, tout en adaptant ces méthodes aux exigences particulières du Service de l'Exploitation.

Il ne saurait évidemment être question de rassembler les Elèves dans des Centres d'instruction, ainsi que l'on opère pour les apprentis; le Service de l'Exploitation ne peut guère s'apprendre d'une manière pratique que dans les gares.

Mais, pour donner aux intéressés une formation morale et sociale et développer en eux les aptitudes au commandement, il faut qu'ils ne soient pas entièrement livrés à eux-mêmes dans les gares auxquelles ils sont affectés, même si ces gares ont été choisies avec le plus grand soin; il faut, au contraire, saisir toutes les occasions de regrouper les Elèves en profitant des installations déjà réalisées à l'usage des apprentis.

A cet effet, M. TUJA décide :

- 1°) de grouper les Elèves dans un nombre limité de Centres pendant les premiers jours qui suivent leur admission, de manière à bien les prendre en mains,
- 2°) de les réunir périodiquement, pendant leur première année de service, soit un jour par semaine, soit deux ou trois jours par quinzaine ou par mois, suivant les possibilités, pour les former intellectuellement,

3°) de leur faire suivre pendant trois mois consécutifs les cours d'une section spéciale d'une Ecole d'Arrondissement, pour leur donner une formation professionnelle théorique complétée par de l'éducation physique, de l'instruction générale et des conférences d'ordre moral ou social,

4°) de terminer si possible l'année de stage par une colonie de vacances obligatoire, de manière à achever la formation des Elèves tout en leur procurant le bénéfice d'une détente physique.

Avant leur confirmation, il y a lieu de se montrer très sévère pour les Elèves à l'essai et d'éliminer non seulement ceux qui ne donneraient pas satisfaction par leur conduite ou leur travail, mais également ceux qui ne paraîtraient pas posséder l'étoffe de futurs dirigeants. C'est à cette condition seulement que le recrutement d'avenir bénéficiera d'une amélioration indispensable.

Compte tenu de ce programme de formation, les Elèves ne rendront que fort peu de services à la S.N.C.F. au cours de leur année de stage; il paraît juste que leur rémunération en tienne compte dans une mesure raisonnable; il serait également désirable que dans les statistiques d'effectifs, les Elèves puissent être décomptés à part (au même titre que les apprentis).

M. le Directeur Général, qui assiste à cette partie de la réunion, n'a pas d'objections de principe aux grandes lignes de ce programme, mais, en ce qui concerne les problèmes de rémunération ou d'effectifs, il ne peut que réserver sa décision et prie M. TUJA d'en poursuivre l'étude en liaison avec le Service Central P.

IV - DIFFICULTES ACTUELLES D'EXPLOITATION -

M. le Directeur Général profite de sa présence parmi les C.S.E. pour leur demander de tout mettre en oeuvre en vue d'essayer de redresser la situation très chargée dans laquelle la S.N.C.F. se trouve depuis plusieurs mois.

Malgré les sévères restrictions de trafic mises en vigueur pendant la période des fêtes de fin d'année, de nombreux trains sont encore garés en attente d'acceptation par les gares auxquelles ils sont destinés.

Lorsqu'il se révèle que certaines gares ne déchargent pas à une cadence suffisamment rapide les wagons qui leur sont destinés, il convient d'éviter de laisser accumuler les trains en attente; pour cela, il faut agir sans tarder d'une part auprès des destinataires pour les inciter à décharger, d'autre part auprès des services expéditeurs de manière à limiter, s'il y a lieu, les envois.

On ne doit pas hésiter, en outre, à extraire des trains en attente, même au prix de manœuvres coûteuses, les wagons susceptibles d'être acheminés, de manière à ne maintenir en garage que les wagons qui ne peuvent réellement pas être conduits à destination.

Subdivisions en question incombe en conséquence à des Fonctionnaires Supérieurs ayant par ailleurs d'autres attributions. Mais les C.S.E. ne doivent pas hésiter à les faire aider soit par un Fonctionnaire du cadre permanent, soit par un ancien Officier de la Marine de Commerce.

3°) Il convient de donner toutes facilités aux Services de la Voie en leur fournissant les wagons utiles au transport des ciments dont ils ont besoin et en autorisant la création de dépôts de traverses dans toutes les gares où ces dépôts peuvent être admis sans gêne sérieuse.

4°) Le Service Central T se plaint de ce que le graphique du nombre des machines utilisées accuse régulièrement une pointe tous les samedis; ces pointes, qui constituent une lourde charge pour le Service de la Traction, sont à peu près inévitables en raison de l'importance des chargements remis en fin de semaine par les gros expéditeurs (Mines notamment); il convient néanmoins de s'efforcer, dans toute la mesure du possible, d'atténuer ces pointes, sans nuire pour cela à la bonne rotation du matériel.

5°) M. TUJA expose les difficultés particulières auxquelles se heurtent les Services de la Traction dans les circonstances actuelles. Il demande que tout soit mis en œuvre pour tenir compte de ces difficultés dans l'exploitation.

Avant tout, il convient de réaliser une circulation aussi régulière que possible en s'attachant à faire partir les trains à l'heure et, en cas de retard, en les décalant pour leur prescrire un horaire avec des retards minima. La suppression des retards permettra à la Traction de respecter ses roulements, d'établir des prévisions correctes et de récupérer des machines, pour le grand bien de l'exploitation générale.

Dans le cas des lignes secondaires, il ne faut pas craindre de consentir temporairement certains sacrifices sur la rotation du matériel pour récupérer des machines, soit en modifiant les horaires, soit même en supprimant certains trains. La question est d'ailleurs à régler par cas d'espèce.

VII - La prochaine réunion aura lieu en principe le 7 mars à l'heure habituelle.

cl.

EX. G1. ARR.

-5244 A 1430M

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

5ème Division

C.S.E. N° 228

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Mémento N° 228

Séance du 1^{er} Février 1944.

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

I - Echanges de personnel entre les Services Centraux et les Régions

Les échanges de personnel entre les Services Centraux et les Régions ont déjà fait l'objet d'un premier examen au cours de la réunion des C.S.E. du 4 janvier (Mémento N° 227).

M. TUJA fait part aux C.S.E. des directives reçues entre temps de M. le Directeur Général qui tient essentiellement à ces échanges.

Les C.S.E. prennent note des noms des fonctionnaires supérieurs et des inspecteurs des Services Centraux M et C qu'ils auront à reprendre sur leur Région à la première occasion.

II - Situation des effectifs

Le Service Central M doit adresser le 25 février au Service du Budget ses propositions de révision des prévisions d'effectifs pour 1944.

La question sera examinée au cours de la réunion de la C.C.A.A. du 8 février. Les C.S.E. auront à fournir au Service Central M avant le 20 février les propositions de révision de leurs effectifs autorisés pour chacun des mois restant à courir de 1944.

....

N

III - Observations de M. le Directeur Général sur le rapport de la commission chargée des études d'avenir de la tarification voyageurs -

M. BOYAUX met les C.S.E. au courant des observations que M. le Directeur Général a faites sur le Mémento N° 226 de la réunion des C.S.E. du 7/12/43 relatif au rapport de la Commission chargée des études d'avenir de la tarification voyageurs.

M. le Directeur Général désire attendre les résultats de l'étude en cours sur les prix de revient avant de se prononcer définitivement sur la question de la dégressivité de la tarification.

Il est tout à fait d'avis de pratiquer dans l'avenir une politique de large suppression des trains à trois classes; par contre, il a réservé ses décisions concernant la création de 1/2 compartiments de couchettes de 1^{ère} classe pourvus chacun d'une toilette, jusqu'au moment où l'on aura examiné la possibilité de réaliser ce dispositif sans diminution du nombre des places offertes.

M. le Directeur Général est d'accord pour relever le tarif des abonnements; par contre, il maintient sa décision de rétablir après-guerre le tarif des aller et retour; il est enfin d'accord sur le maintien de la franchise pour les bagages accompagnés.

IV - Examen du projet d'Instruction Générale Ex 45 a (transport des bagages, des colis express et des chiens) -

La C.C.M.V. a examiné, au cours de sa réunion du 3 janvier, le projet de l'Instruction Générale Ex 45 a concernant le transport des bagages, des colis express, des expéditions express et des chiens.

Le projet a été adopté dans son ensemble; toutefois, il n'y a pas eu unanimité sur la question de l'établissement de bordereaux de reconnaissance contradictoire pour la remise et la livraison entre agents des gares et agents des trains des bagages, colis express et expéditions express; les Représentants des Régions Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est, d'accord avec ceux des Services Centraux M.C., se sont déclarés franchement hostiles à l'application de cette disposition, par contre le Représentant de la Région du Nord a estimé qu'elle avait son utilité et il a maintenu son point de vue malgré l'opinion contraire des autres membres de la C.C.M.V.

M. TUJA et BOYAUX font ressortir les complications qu'entraînerait au service des gares et des trains l'établissement des bordereaux de reconnaissance; de plus, il serait

paradoxal d'instituer un régime complexe de bordereaux de reconnaissance alors que les feuilles de route de bagages n'existent plus depuis un certain temps déjà et que l'accompagnement des petits colis par leurs écritures a été tout récemment suspendu.

Finalement et malgré les observations formulées par M. DEGARDIN, il est décidé qu'il ne sera pas procédé à la reconnaissance contradictoire des bagages, colis express et expéditions express entre agents des gares et des trains.

V - Examen du projet d'Instruction Générale Ex 22 b - (Postes de Commandement - Permanences) -

Le projet d'Instruction Générale Ex 22 b (Postes de commandement - Permanences) précédemment examiné par les Représentants des Régions au cours des séances de la C.C.M.G. des 21/12/43 et 18/1/44 (Mémentos nos 96 et 97) est approuvé avec quelques modifications de détail.

Il est néanmoins fait observer que le projet donne trop d'importance à l'annonce au Service de la Traction des prévisions de mise en marche des trains facultatifs, alors qu'en fait, et surtout dans les circonstances actuelles, il n'est réellement pas possible de faire des prévisions ayant quelque valeur; la rédaction du projet sera revue sur ce point et l'article concernant les prévisions rejeté à la fin du sous-paragraphe "mise en marche des trains facultatifs".

De même, on supprimera dans le projet l'obligation de faire transmettre par les Permanences toutes les annonces de composition des trains, en laissant au contraire la possibilité de faire transmettre ces annonces, soit par les Régulateurs, soit directement par les gares.

VI - Questions diverses -

1°) En cas de déraillement, le gardiennage des véhicules déraillés et des marchandises qu'ils contiennent, incombe non pas au personnel de la Surveillance Générale dont les effectifs seraient nettement insuffisants, mais à des agents des gares à désigner d'urgence suivant l'importance du déraillement et l'endroit où il s'est produit.

Pour récupérer les marchandises des wagons déraillés on ne doit pas hésiter à faire appel aux Services de la Voie.

2°) Dans la plupart des Régions, il n'a pas encore été prévu de Chef de la 3^{ème} Subdivision de la Division du Service Général (Surveillance Générale); la direction des

h

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 229

EX. 61. ARR.
15-3-44 A 14h00

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 229

Séance du 7 Mars 1944

I - Transmission des messages de suspension de trafic -

L'expérience a montré qu'il s'écoule, en général, un délai trop long entre le moment où une suspension de trafic est décidée et celui où cette suspension de trafic est portée à la connaissance des établissements chargés de l'appliquer.

Pour que les ordres de suspension de trafic parviennent en temps utile aux établissements, tout au moins aux grandes gares, il est indispensable qu'ils fassent l'objet de transmissions téléphonées; pour faciliter la transmission de ces messages téléphonés, le Service Central M envisage de publier un Avis Général portant à la connaissance des gares le texte établi à l'avance de deux types de suspension; on examinera ultérieurement s'il y a lieu de prévoir un ou deux types supplémentaires.

Dans ces conditions, les messages téléphonés d'exécution se borneront à indiquer la date d'application, les zones visées par l'interdiction et la référence à la suspension-type complétée éventuellement par les modifications peu importantes apportées à cette suspension; les Régions n'auront qu'à répercuter aux gares intéressées le message reçu du Service Central M, après l'avoir, le cas échéant, élagué de ce qui n'intéresse pas les gares de la Région.

Les ordres de suspension pourront, comme par le passé, être transmis par écrit aux petites gares.

Les messages du Service Central M seront passés, pendant les heures normales d'ouverture des bureaux, aux 8èmes Sections des Divisions Régionales du Mouvement et, pendant les heures de fermeture des bureaux, aux P.R.I., lesquels devront être habilités pour leur transmission immédiate aux Arrondissements.

.....

II - Restrictions de l'acceptation des envois de détail -

Les Autorités Allemandes viennent de donner l'ordre de réduire à 28.000 le nombre hebdomadaire de wagons à charger de détail.

Le volume des marchandises acceptables d'office ne permet pas, dans la situation actuelle, de respecter ce contingent.

Par ailleurs, il serait désirable que la nouvelle réglementation à mettre en vigueur fût telle qu'elle n'incitât pas les expéditeurs à scinder leurs envois et qu'elle les conduisît plutôt à utiliser de préférence la petite vitesse dont les wagons sont toujours mieux utilisés que ceux de la grande vitesse.

Il est envisagé de classer les marchandises remises à l'expédition autrement que par wagons complets en trois catégories :

- les marchandises de la première catégorie, qui seraient acceptées d'office et comprendraient les denrées périssables ainsi que les marchandises de toute nature par colis postaux et petits colis jusqu'à 10 kgs, à condition d'être emballées;

- les marchandises de la 2ème catégorie, qui seraient acceptées par appel; elles comprendraient notamment en petite vitesse les envois de toute nature jusqu'à 60 kgs;

- enfin, les marchandises de la 3ème catégorie, qui ne seraient acceptées que dans la limite des possibilités, les deux premières catégories étant servies.

Pour mettre fin à des transports abusifs en détail, on interdirait en outre rigoureusement l'acceptation d'un certain nombre de marchandises (combustibles minéraux, minerais, bois de chauffage, etc....).

Le Service Central M poursuivra la mise au point de cette question, en liaison avec le Service Central C et le Secrétariat d'Etat aux Communications.

III - Mutation dans la filière des bureaux de gares des agents Mouvement inaptes physiquement -

Le Service Central C a soumis à l'examen du Service Central M une procédure proposée par la Commission Doudrich et tendant à éviter que l'on ne commette des abus en matière de mutation dans la filière des bureaux d'agents Mouvement devenus inaptes physiquement. Cette procédure, d'après laquelle aucune mutation d'agents du Mouvement dans les bureaux des gares ne pourrait être prononcée sans avis des Fonctionnaires du Trafic est, dès maintenant, en vigueur sur la Région de l'Est où elle semble donner de bons résultats.

Régions de l'Est et du Sud-Est, il a été conduit à adresser à M. le Directeur Général une note sur les difficultés actuelles qui se manifestent dans le fonctionnement des P.C. Les C.S.E. ont eu connaissance de cette note que M. le Directeur Général vient d'approuver; le binôme de Fonctionnaires Supérieurs Exploitation et Traction va donc incessamment commencer à fonctionner en vue de faire, dès que possible, toutes propositions pour l'adaptation des P.C. aux circonstances actuelles. M. TUJA compte que les C.S.E. voudront bien apporter leur concours aux mises au point indispensables qui vont ainsi être faites.

5°) Les Régions Est, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est viennent d'être invitées à procéder à un essai d'établissement des bulletins de traction au moyen des renseignements que possèdent les Postes de Régulation.

M. TUJA attire l'attention des C.S.E. sur l'intérêt qu'il y a à ce que ces essais fonctionnent et aboutissent dans les meilleures conditions.

6°) Prochaine réunion: en principe le 4 avril à l'heure habituelle.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

EX 61. ARR.
C.S.E. N° 229
18-3-44 À 15H00M

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L' EXPLOITATION

Additif au Mémento N° 229
du 7 Mars 1944

Paragraphe V - Questions diverses (page 4)

Ajouter " et des retraités " à la suite de : personnel féminin, à la fin de l'avant-dernière ligne de l'alinéa 1°).

Les C.S.E. reconnaissent que des abus ont été commis autrefois en matière de mutations d'agents dans la filière des bureaux; ils sont bien d'accord pour que l'on s'assure, avant d'envisager un changement de filière, que le Mouvement ne peut réellement pas utiliser l'agent intéressé et qu'il ne se débarrasse pas d'un agent insuffisant sous prétexte d'inaptitude physique.

Ils font d'ailleurs observer que le Fascicule VI du Règlement du Personnel prescrit de ne prononcer une mutation latérale qu'après avoir soumis l'agent à muter à l'examen ou au concours auquel est subordonné normalement l'accès au grade considéré ou l'entrée dans la filière envisagée et ils estiment que l'observation de cette prescription doit suffire dans le cas général à écarter de la filière des bureaux les agents qui ne possèdent pas les aptitudes requises.

Finalement, M.M. TUJA et BOYAUX décident qu'il n'y a pas lieu d'imposer aux autres Régions les dispositions que la Région de l'Est a mises en vigueur et que cette Région peut d'ailleurs conserver.

Il est bien entendu que les Fonctionnaires du Trafic ont le devoir d'intervenir s'ils constatent que l'on mute des agents insuffisants dans la filière du trafic.

IV - Définition du train garé en attente d'acceptation -

Il a été constaté que le mode de décompte des trains garés en attente d'acceptation varie suivant les Régions; il serait par suite désirable de donner une définition précise et uniforme des trains à considérer comme garés en attente d'acceptation.

M. TUJA rappelle tout d'abord que, d'après les instructions de la H.V.D. Paris, doit être considéré comme garé en attente d'acceptation à 0 h. tout train encore garé à 0 h. et qui n'est pas susceptible d'être dégagé dans les 6 heures suivantes comptées à partir de 0 h.

Par ailleurs, un train, qui est garé par suite de manque de locomotive et qu'il aurait été néanmoins impossible d'acheminer si la Traction n'avait pas été défaillante, est à considérer comme en attente d'acceptation et non pas en attente de traction.

Lorsque les trains garés en attente d'acceptation le sont pour les raisons suivantes :

- interception de voies,
- encombrement d'une gare de triage,
- insuffisance du débit d'une ligne,

- déchargement à une cadence insuffisante par les destinataires, il n'est pas difficile de préciser le motif de la non acceptation.

Par contre, il arrive fréquemment que des trains soient retenus parce que, en un point plus ou moins éloigné de leur parcours, on est certain de ne pas disposer des moyens de traction nécessaires et qu'on ne dispose pas non plus sur ce point de moyens de garage suffisants.

En pareil cas, bien que la cause première de la non acceptation soit un défaut de traction, les trains garés à distance sont à considérer comme en attente d'acceptation par la gare qui ne peut pas les recevoir ou les relayer.

La C.C.C. est chargée d'examiner la question dans ses détails.

V - Questions diverses -

1°) M. TUJA recommande aux C.S.E. de tout mettre en oeuvre en vue de passer au plus tôt aux Services M.T. les agents Exploitation qui leur sont destinés et en vue de remplacer ces derniers dans toute la mesure du possible par du personnel féminin *et des retraités*. Il leur donne à ce sujet les précisions utiles.

2°) Les événements récents ont montré l'intérêt qu'il y a à dresser pour toutes les gares de triage des plans de soulagement à appliquer automatiquement en cas de perturbation grave survenant dans le fonctionnement de ces établissements.

M. TUJA invite les C.S.E. à revoir les consignes déjà dressées à cet effet et à faire le nécessaire là où des consignes n'auraient pas encore été établies.

3°) M. TUJA expose aux C.S.E. les circonstances dans lesquelles il a été appelé à créer un organisme Ceinture chargé de coordonner l'action des P.C. de la Région Parisienne et de régler au mieux l'écoulement des trains et l'utilisation des machines sur les lignes de la Ceinture.

Une organisation a été également mise en vigueur au Service Central du Mouvement pour recueillir, deux fois par jour, auprès des Chefs de Division du Mouvement des Régions des renseignements précis sur la situation de ces dernières en ce qui concerne le Mouvement, prendre toutes dispositions utiles en conséquence et intervenir, s'il y a lieu, en toute connaissance de cause auprès du Service Central du Matériel.

4°) M. TUJA rappelle qu'à l'occasion d'une tournée récente avec M. le Directeur Général dans un certain nombre de P.C. des

Il importe de hâter d'une manière toute spéciale l'affectation aux Services actifs des agents capables d'y être utilisés et l'embauchage des femmes et des retraités dans tous les emplois de leur compétence physique ou professionnelle.

4°) Pour alimenter les triages qui, après réparation de leurs installations, sont remis en service, il y a lieu de reprendre le travail reporté sur les grands triages voisins et non celui qui est effectué dans les triages de secours et les triages secondaires utilisés pour remplacer les triages défaillants; il est indispensable de laisser ceux-ci en service et de les alimenter largement, même s'il doit en résulter des dépenses supplémentaires et des inconvénients.

5°) Prochaine réunion: en principe le 2 mai à l'heure habituelle.

h
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 230

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 230

Séance du 4 Avril 1944

M.M. BERTHELOT et PONCET assistent à la première partie de la réunion.

I - Mesures à prendre pour améliorer le rendement des locomotives

M. TUJA indique aux C.S.E. les diverses mesures qui ont été envisagées au cours de la réunion du 14 mars des Chefs des Services Régionaux du Matériel et de la Traction en vue d'améliorer le rendement des locomotives.

L'attention des C.S.E. est plus spécialement attirée sur les points suivants, que commente M. BERTHELOT:

- a) surveiller la circulation des machines entre gares et dépôts, veiller à la prompte libération des machines à l'arrivée, organiser, partout où cela est possible, la régulation des locomotives de route à l'intérieur des grands triages en demandant l'installation des liaisons téléphoniques indispensables (1);
- b) respecter les roulements de machines, et ne pas hésiter à mettre en marche un train à charge incomplète plutôt que de supprimer un train en roulement;
- c) mieux répartir les trains dont la suppression est prévue certains jours de la semaine;
- d) tracer sur toutes les lignes un nombre suffisant de marches facultatives de manière que l'insuffisance du nombre des marches ne soit pas cause d'une mauvaise utilisation des machines;

(1) Des dispositions sont prises pour libérer le matériel permettant d'équiper un certain nombre de grandes gares avec un circuit sélectif.

e) recommander à tous les Permanents d'être brefs dans leurs communications téléphoniques, de façon à éviter l'encombrement des circuits;

f) laisser continuer, dans certains cas, et principalement sur les lignes régulées, un train de marchandises dans de mauvaises conditions devant un train plus rapide s'il ne doit en résulter qu'une légère perte de temps pour ce dernier train et si l'on évite ainsi le garage du train de marchandises;

g) surveiller l'utilisation des machines de manœuvres et généraliser la création de binômes Exploitation-Traction chargés de suivre ces machines.

M.M. BERTHELOT et PONCET mettent en évidence les difficultés auxquelles se heurte actuellement le Service de la Traction et la nécessité pour l'Exploitation d'en tenir le plus grand compte.

Au nom des Chefs de l'Exploitation, M. TUJA prend note de ces indications et des problèmes posés, dont la solution réside dans le souci de continuer une étroite collaboration Exploitation - Traction.

II - Formation des élèves

M. TUJA a pris connaissance avec intérêt des rapports qu'il a reçus des Régions relativement à l'application sur leur terrain des directives données au cours de la réunion des C.S.E. du 4 avril (Mémento n° 227) concernant l'organisation de la formation des élèves.

Il remercie les C.S.E. de ce qu'ils ont déjà réalisé dans le cadre de ces directives et il leur demande de poursuivre la mise au point de cette importante question; il les prie de bien vouloir s'adresser mutuellement copie des rapports qui lui ont été adressés à ce sujet.

Les élèves peuvent faire plus tard des Chefs de gare, des Sous-chefs de gare ou des Chefs de Bureau des gares; leur formation doit être orientée en conséquence; néanmoins, il est tout à fait contre-indiqué de leur laisser entrevoir qu'ils sont tous destinés à devenir des dirigeants, ce qui risquerait de déillusionner plus tard ceux qui ne réussiront pas.

III - Examen des projets d'Instructions Générales EX 12a et EX 12b

Il est procédé à l'examen des projets d'Instructions Générales EX 12a et EX 12b préparés par le Service Central M (Sécurité des espèces, valeurs et marchandises et Service de la Surveillance Générale).

La S.N.C.F. percevra des redevances de location du matériel et d'exploitation qui devront la rembourser de ses dépenses.

- 3°) Lorsqu'il s'agira de petites entreprises ne disposant pas de moyens d'entretien suffisants, la S.N.C.F. favorisera néanmoins l'opération mais en les orientant sur les dispositifs Talon-Collet ou SERAG (roues d'autobus en fer) ou tout autre.

Nous ne pourrions cependant offrir des lorrys ou avancer des métaux ferreux sans qu'on nous remette en échange les bons, monnaie-matière correspondant au tonnage.

- 4°) La S.N.C.F. ne pourra se prêter à la mise en marche de services temporaires d'autorails pour suppléer l'insuffisance saisonnière des autobus: en pareil cas, les entrepreneurs routiers, ou l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, doivent agir par la voie du contingentement des places comme nous le faisons sur une grande échelle sur la voie ferrée.

- 5°) La S.N.C.F. n'est pas hostile, en principe, à l'adjonction de voitures à voyageurs aux trains de marchandises, mais à la condition que, techniquement, la mesure ne soit pas trop gênante et que les trains intéressés restent tracés pour convenir au service marchandises.

Bien entendu, dans tous les cas où est créé un service sur fer en remplacement d'un service routier, il convient d'établir et de faire signer par les parties (S.N.C.F., entreprises routières) une Convention, dont les termes et les redevances à percevoir ont fait l'objet d'instructions précises du Service Central du Mouvement.

IX - Questions diverses

1°) La Région du Nord aurait besoin que les autres Régions lui cèdent deux ou trois bons Inspecteurs. Les C.S.E. voudront bien rechercher des candidats et les faire connaître au Service Central du Mouvement. M. DEGARDIN s'efforcera de les affecter à la résidence de leur choix.

2°) Lorsque, par suite de destruction ou d'encombrement, certaines gares ou certaines lignes ne peuvent plus recevoir les wagons qui leur sont destinés, il y a lieu d'en aviser tous les Services de la S.N.C.F., de manière que ces derniers évitent, dans toute la mesure du possible, d'expédier vers les zones qui ne peuvent plus recevoir.

3°) M. TUJA rappelle aux C.S.E. les recommandations déjà faites au sujet de l'embauchage des femmes et des retraités.

G. M.

La Région du Sud-Est a critiqué le mode de décompte envisagé par la C.C.C. et elle a proposé elle-même un nouveau texte, lequel appelle à son tour un certain nombre d'observations.

Le Service Central M examinera les modifications à apporter au texte proposé par la Région du Sud-Est qui, de toute façon, ne sera mis en application qu'après que l'on se sera rendu compte, par une expérience partielle, des conséquences qu'il peut entraîner.

VIII - Substitution de services sur fer à des services routiers défaillants

La S.N.C.F. est saisie d'un nombre, chaque jour plus important, de demandes de remplacement de services routiers, en carence par suite de la pénurie croissante de pneumatiques, pièces de rechange et carburant, par des services ferroviaires.

M. TUJA donne connaissance aux C.S.E. des réserves faites par la S.N.C.F. au Ministre sur la politique à suivre à ce sujet et leur recommande de se montrer prudents et réservés dans leurs pourparlers avec les entrepreneurs de services routiers.

Il précise, à ce sujet, les directives à suivre qui ont reçu l'approbation de M. le Directeur Général :

- 1°) la S.N.C.F. est résolument hostile à tout transfert sur ses rails de services routiers dont elle devrait assurer l'exploitation.

La S.N.C.F. n'a plus les moyens en matériel et personnel de se substituer aux services routiers en carence et, par ailleurs, comme son crédit kilométrique de trains ne peut être augmenté, elle devrait, en compensation, supprimer des kms-trains sur d'autres relations, ce qui ne peut être admis.

En conséquence, des expériences comme celles de Toulouse-Auch, Poitiers-Cholet en autorails et surtout St-Auban - Marseille (en trains vapeur) doivent être proscrites et ne seront pas renouvelées.

- 2°) Lorsqu'il s'agira de Sociétés ayant une certaine surface et disposant de moyens d'entretien, elle pourra, au contraire, faciliter l'opération de transfert sur rail en louant des autorail et des remorques.

Mais il faut qu'il soit certain que ce transfert est bien déterminé par la pénurie de pneumatiques ou de carburant et non par le désir de réaliser une meilleure affaire que le service routier existant (du fait de l'augmentation sensible de la capacité des transports réalisée avec des autorails et des remorques).

.....

Les C.S.E. ne sont pas d'avis de publier pour le moment l'Instruction Générale EX 12 a, qui ne contient qu'un certain nombre de recommandations générales; ils estiment également qu'il y a lieu d'alléger l'Instruction Générale EX 12 b des quelques dispositions (rôle du Chef de Subdivision, réunions périodiques, etc...), qui n'ont pas à figurer obligatoirement dans une Instruction Générale; les gares ne recevront d'ailleurs qu'un extrait de l'Instruction Générale EX 12 b.

En ce qui concerne les dépôts de plaintes, M. TUJA décide, après échange de vues avec les C.S.E., que les plaintes doivent être déposées par le Chef de l'établissement au préjudice duquel le vol a été commis, étant entendu que le Chef d'établissement devra en référer obligatoirement à son Chef d'arrondissement dans les cas où il croira ne pas devoir porter plainte.

IV - Trafic franco-espagnol avec changement des essieux à la frontière

Au cours de leur réunion du 6 avril 1943 (Mémento n° 218), les C.S.E. ont examiné le programme des types de wagons à marchandises à commander dans l'avenir. A cette occasion, il a été demandé au Service Central T d'étudier la possibilité d'installer dans les gares frontières de Cerbère et d'Hendaye, des dispositifs de changement d'essieux pour les wagons spéciaux devant passer sans transbordement de France en Espagne et vice-versa.

L'étude entreprise à ce sujet a démontré qu'il était parfaitement possible d'organiser dans chacune des gares de Cerbère et d'Hendaye des installations permettant de traiter 10 wagons à l'heure.

La question se pose maintenant de savoir s'il y a effectivement lieu de commander des wagons permettant de franchir directement la frontière grâce au changement de leurs essieux.

Il est fait observer qu'il est difficile, dans les circonstances actuelles, de fixer, dès maintenant, le nombre approximatif des wagons susceptibles d'être ainsi utilisés; par ailleurs, le trafic franco-espagnol des deux sens risque d'être en fort déséquilibre, d'où des difficultés de répartition et des parcours à vide.

Dans ces conditions, il est proposé d'approuver les principes de l'étude présentée, mais de ne pas envisager pour le moment la commande de tels wagons.

M. le Directeur Général sera saisi en conséquence.

.....

V - Nouveau système d'expédition et comptabilisation des petits colis

Depuis la mise en application du nouveau système d'expédition et de comptabilisation des petits colis, les Services Financiers se plaignent vivement du mauvais acheminement des avis d'encaissement qui parviennent bien souvent après les colis dans les gares destinataires.

Pour y remédier, le Service Central M a publié le 14 février, en liaison avec les Services Financiers, l'Avis Général EX 47 f n° 5; cet Avis Général était destiné à parer au plus pressé en vue d'éviter que les avis d'encaissement ne soient acheminés comme plis ordinaires. La solution définitive du problème devrait être étudiée soit par voie de modification tarifaire permettant la suppression pure et simple de toute écriture pour les petits colis, soit par l'amélioration de l'acheminement de l'ensemble des écritures GV. Un projet d'Instruction Générale n° EX 47 f a été dressé à cet effet.

Ce projet a soulevé des observations des Régions Sud-Est et Sud-Ouest et il ne pourra être définitivement mis au point que lorsque l'on connaîtra le résultat d'une expérience actuellement tentée par la Région du Sud-Ouest et que l'on aura fait un essai de la méthode proposée sur la Région de l'Est.

Quoi qu'il en soit, M. TUJA invite les C.S.E. à faire veiller tout spécialement à la stricte application des instructions actuellement en vigueur sur leur terrain et relatives à l'établissement et à l'acheminement des écritures (et notamment des avis d'encaissement); une campagne est à entreprendre à ce sujet par les agents dirigeants auprès des Services d'exécution.

VI - Fonctionnement des P.R.I.

M. TUJA expose sa conception sur le rôle et l'organisation des Sections M 6 et des P.R.I. Il estime nécessaire de développer l'action de commandement de ces organismes et de leur faire exercer de manière permanente; à cette fin, il suffit de faire jouer par le P.R.I., organe permanent de la Section M 6 auquel l'Instruction Générale EX n° 1 a donné un simple rôle d'information, un des rôles principaux dévolus par la dite Instruction Générale à la Section M 6, savoir : "Surveillance et Coordination des organismes directeurs de la circulation et des transports (P.C., permanences, etc...)".

M. TUJA n'ignore pas que le P.R.I. ne peut jouer le même rôle que les P.C. L'Administration du Service Régional est beaucoup plus vaste et plus complexe que les Arrondissements et les directives à transmettre par le P.R.I. peuvent émaner de nombreuses sources, notamment des diverses Sections des Divisions

Régionales du Mouvement. De ce fait, le P.R.I. ne peut avoir qu'une initiative limitée et son intervention ne doit nullement exclure la possibilité des transmissions d'ordres directs aux Arrondissements par les différentes branches du Mouvement.

Pour concilier l'intérêt que présentent une action permanente du commandement et le souci d'éviter des conflits d'attribution avec les Services responsables, M. TUJA décide d'adopter les dispositions suivantes, qui seront à réaliser progressivement suivant les possibilités de chaque Région :

- 1°) Un service permanent sera assuré au sein des P.R.I. actuels par des Inspecteurs ou Sous-Inspecteurs qui, recevant des Services compétents toutes les directives utiles, seront chargés d'en assurer l'exécution, notamment pendant les heures de fermeture des bureaux et même de les interpréter pour les adapter aux circonstances quand ils disposeront des éléments d'appréciation utiles. Bien entendu, ces dirigeants devront faire appel, de nuit, comme de jour, aux dirigeants du Mouvement et même au Chef de l'Exploitation, si les circonstances le justifient;

- 2°) La direction de ce service permanent sera assurée par le Chef de la Section M 6 lui-même. De la sorte, la Section M 6 et son organe permanent, le P.R.I., tendront progressivement à se confondre en un seul organisme dont l'activité devra être aussi peu bureaucratique que possible à l'instar des P.C. Il sera d'ailleurs indispensable de modifier ultérieurement la dénomination de "P.R.I." pour lui substituer une formule telle que "Poste de Commandement Régional (P.C.R.)" qui traduira mieux son rôle et de rectifier l'Instruction Générale EX 1 a;

- 3°) Le Chef du futur P.C.R. (Chef de la Section M 6), ainsi que les dirigeants de cet organisme devront être choisis dans des candidats d'élite. Le passage de ces fonctionnaires dans de tels postes constituera en effet pour eux un précieux élément de formation.

D'ores et déjà, ces mesures sont en application partiellement sur certaines Régions. M. TUJA demande que toutes s'orientent nettement vers leur adoption et prie les Chefs d'Exploitation de le tenir au courant de ce qu'ils feront dans ce sens.

Bien entendu, les cadres des Services Régionaux seront revus en conséquence.

VII - Définition du train garé en attente d'acceptation

La C.C.C. a, dans sa réunion du 8 mars (Mémento n° 116), mis au point un mode de décompte uniforme des trains garés en attente d'acceptation.

que les nouvelles instructions EX 42 b et EX 42 c ne peuvent pas être publiées dès maintenant; les C.S.E. estiment que la publication de ces instructions ne présente aucun caractère d'urgence et qu'elle peut être différée jusqu'à ce que la situation du papier soit devenue plus favorable.

IV - Examen du projet d'Instruction Générale sur les Postes Centraux de triage (Annexe I à l'Instruction Générale EX 1 c).

Au cours de la réunion du 18 avril 1944 de la C.C..G. (Mémento n° 100), il a été procédé à la mise au point d'un projet d'annexe I à l'Instruction Générale EX 1 c, relatif au fonctionnement des postes centraux de triage; les C.S.E. ne présentent aucune observation sur ce projet d'Instruction dont le Service Central M poursuivra la publication.

V - Examen d'un projet d'Instruction Générale EX 12 b (Service de la Surveillance Générale).

Au cours de leur réunion du 4 avril 1944 (mémento n° 230), les C.S.E. ont procédé à l'examen d'un projet d'Instruction Générale EX 12 b (Service de la Surveillance Générale). Ce projet a fait l'objet d'un certain nombre d'observations dont le Service Central M a tenu compte dans une nouvelle rédaction.

Le projet ainsi modifié est définitivement approuvé et le Service Central M en poursuivra la publication.

VI - Prochaine réunion - Le 9 Mai à l'heure habituelle.

S.E.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 231

G1. ARR

-65-44A 1430

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Mémento N° 231

Séance du 2 M a i 1944

M. le Directeur Général assiste à la première partie de la réunion.

I - Organisation d'avenir du Service des renseignements voyageurs et de la location des places à Paris -

Au cours de leur réunion du 7 Décembre 1943 (mémento n° 226), les C.S.E. ont discuté le problème de l'organisation d'avenir du Service des renseignements voyageurs et de la location des places à Paris; ils ont examiné à ce sujet un projet présenté par les Services Centraux C et M et visant à la création à Paris d'un bureau central chargé de répondre à toutes les demandes de renseignements et de location par téléphone ou par correspondance, mais ils ont exprimé des craintes en ce qui concerne le partage des diagrammes des voitures en location entre le bureau central et les gares têtes de lignes et ils se sont prononcés pour une solution qui laisserait ces diagrammes concentrés dans les gares.

Une Commission spéciale placée sous la présidence de M. BAUVAJOL et composée de représentants des Services Centraux M, C et V, et des Régions, ainsi que d'un représentant de la Direction des Services Téléphoniques de Paris des P.T.T., a étudié les moyens de réaliser la solution préconisée par les C.S.E.

La Commission, après avoir étudié dans son rapport les avantages et inconvénients des diverses solutions en présence, propose une solution nouvelle dans laquelle le service des renseignements voyageurs et de la location par téléphone serait centralisé dans un bureau unique à Paris doté d'un numéro d'appel caractéristique inscrit à l'annuaire des P.T.T.; les appels téléphoniques du public arriveraient automatiquement et directement sur l'un des agents "renseignements" disponibles sans que ces derniers aient à faire une opération manuelle quelconque; les agents "renseignements" donneraient immédiatement les renseignements concernant le service courant; au cas où les renseignements demandés seraient plus complexes, un dispositif simple et rapide permettrait de renvoyer le demandeur sur le spécialiste qualifié; s'il s'agissait d'une demande de location, le demandeur serait de même renvoyé sur le groupe "Location par téléphone" de la gare tête de ligne intéressée, seul détenteur du diagramme de location, qui enregistrerait la commande, annoterait le diagramme et se mettrait d'accord avec le demandeur pour la mise à sa disposition du ticket garde-place et du billet correspondant.

Pour être en mesure de faire face à un accroissement de 20 % sur le service de l'année 1938, il faudrait 130 lignes d'abonnement urbaines aboutissant au Central et 64 lignes intérieures entre le Central et les gares têtes de lignes, à savoir :

Paris-Est	5	lignes
Paris-Nord.....	7	"
Paris-St-Lazare..	8	"
Paris-Montp.....	13	"
Paris-Auster.....	13	"
Paris-Lyon.....	18	"

M. le Directeur Général préconise à ce sujet de voir large et de ménager la possibilité de faire face à un accroissement encore plus considérable du service; son intention est, en effet, de développer la location des places après la guerre, en la rendant aussi commode et économique que possible pour les voyageurs.

M. le Directeur Général demande également que l'étude ne se limite pas aux voyageurs partant de Paris, mais que l'on étudie le problème des renseignements et de la location dans les gares de Province.

M. MERMIER, sans nier l'intérêt de la location par téléphone ou par correspondance, exprime le désir que le problème de la location soit traité de manière à permettre la délivrance immédiate aux voyageurs du ticket garde-place demandé sans n'importe quelle gare, Bureau de Ville ou Agence de Voyages à Paris pour n'importe quelle destination.. Il craint que le système Ouest ne se prête pas à une telle facilité.

On est bien d'accord sur la proposition de M. MERMIER, et il est probable que le système Ouest n'est pas incompatible avec cette façon de faire. La Commission SAUVAJOL vérifiera ce dernier point et, s'il y a lieu, cherchera une solution.

Sous ces réserves, la solution proposée par la Commission est adoptée avec l'accord de M. le Directeur Général. Les Services Centraux M et C en poursuivront la mise au point dans tous ses détails et se préoccupent dès maintenant de la recherche d'un immeuble à Paris pour y installer le Central-Location-Renseignements.

II - Fonctionnement de l'Organisme Ceinture -

Au cours de leur réunion du 7 mars 1944 (Mémento n° 229), M. TUJA a exposé aux C.S.E. les circonstances dans lesquelles il a été appelé à créer un Organisme Ceinture chargé de coordonner l'action des P.C. de la région parisienne et de régler au mieux l'écoulement des trains et l'utilisation des machines sur les lignes de la Ceinture.

L'expérience a montré l'intérêt qu'il y aurait à renforcer en personnel qualifié l'Organisme Ceinture et à y organiser une permanence d'Inspecteurs y fonctionnant tout au moins pendant une période de 16 heures par jour, c'est pourquoi M. TUJA demande à MM. DOUDRICH et SOULARD de bien vouloir détacher dès que possible chacun un Inspecteur auprès de l'organisme Ceinture; ces Inspecteurs devront être désignés avec le plus grand soin et choisis parmi ceux connaissant parfaitement la région parisienne.

III - Examen des projets d'Instruction Générale EX 42 b (Service des Voyageurs dans les gares) et EX 42 c (Service des Voyageurs dans les trains) -

Les C.S.E. procèdent à l'examen des projets d'Instruction Générale EX 42 b (Service des Voyageurs dans les gares) et EX 42 c (Service des Voyageurs dans les trains) que le Service Central du Mouvement a mis au point au cours d'une réunion à laquelle assistaient les représentants des Régions et des Services Centraux C et T.

Deux points particuliers n'ont pas été réglés au cours de cette réunion :

1°) l'article 54 du projet de l'Instruction Générale EX 42 c fait état d'un carnet "état du matériel" permettant à l'agent d'accompagnement de signaler à la fois au Visiteur et au Chef de la gare terminus du train les avaries qu'il a pu constater ou qui lui ont été signalées en cours de route et qui n'ont pas pu être réparées pendant le parcours.

Au cours de leur réunion, les représentants des Régions n'ont pas été d'accord sur l'utilité de la feuille d'avaries destinée au Chef de la gare terminus du train, certains estimant suffisant d'avertir le Service de l'Entretien, d'autres pensant au contraire qu'il est également nécessaire de prévenir la gare gérante.

Après échange de vues, il est reconnu que la feuille d'avaries destinée à la gare n'est pas indispensable et qu'elle peut être supprimée sans inconvénient.

2°) l'article 56 du projet de l'Instruction Générale 42 c prévoit la perception immédiate par les agents d'accompagnement du montant des déprédations commises par les voyageurs sur le matériel des voitures (glaces brisées, coussins ou tapis souillés, etc...).

Il s'agit là de prescriptions nouvelles, qui ne sont en vigueur actuellement sur aucune Région mais qui sont d'une pratique courante à l'étranger.

Il est décidé que l'extension de ces prescriptions à la S.N.C.F. ne peut qu'être avantageuse.

En raison des nouvelles restrictions de papier imposées aux Régions et aux Services Centraux, il est d'ores et déjà certain

De même, tous les wagons pour le Nord (sauf embranchements à l'intérieur du périmètre de la Grande Ceinture) seront dirigés sur l'une des gares de Paris, Marseille, Lyon ou Bordeaux la plus commode d'accès; ces wagons feront l'objet des réquisitions utiles.

Bien entendu, les Régions restent libres, dans la mesure où elles l'estiment possible et à condition d'opérer avec prudence, d'acheminer sur leurs destinations initiales tous les wagons en attente.

Par ailleurs, des Commissions françaises et allemandes vont fonctionner pour modifier éventuellement la destination des wagons qui ne peuvent pas être acheminés et procéder, s'il y a lieu, à leur réquisition.

M. TUJA met les C.S.E. au courant de la nouvelle organisation envisagée par la H.V.D. Paris pour la desserte de la partie du territoire située au nord-ouest d'une ligne approximative Nantes-Givet, en raison de la destruction probable ou dès maintenant effective de ses installations de triage. Le territoire en question serait divisé en un certain nombre de zones ayant chacune une gare-centre à laquelle on affecterait une gare de correspondance en dehors du territoire visé. Les wagons appelés à franchir la ligne dont il s'agit seraient tout d'abord rassemblés dans la gare de correspondance et acheminés ensuite par trains entiers entre la gare de correspondance et la gare-centre de la zone destinataire.

Malgré les objections des C.S.E., M. TUJA estime que l'on ne peut que poursuivre l'étude prescrite par la H.V.D..

III - Ceinture de Paris -

Par lettre du 6 mai, les C.S.E. ont été avisés de la création d'un nouvel organisme dénommé D.M.C. et chargé de coordonner l'action des Régions dans toute la région parisienne.

Les difficultés d'exploitation de la Ceinture se sont, en effet, accentuées du fait que les Régions acceptent très difficilement les trains qui leur sont destinés, par suite de la destruction des installations, des interceptions de lignes et de la pénurie des moyens de traction.

Le D.M.C. devra donc travailler en liaison étroite avec les Régions; ces dernières ne devront pas hésiter à entrer en relations fréquentes avec le D.M.C., qui a organisé à cet effet une permanence d'Inspecteurs; de leur côté, les dirigeants du D.M.C. effectueront de nombreuses tournées dans les P.C. et dans les gares, pour se tenir au courant des difficultés réelles d'exploitation et de la situation des gares et des lignes.

M. TUJA recommande que les dirigeants de tous grades aient constamment le souci de l'exploitation correcte de la Ceinture, qui conditionne le mouvement des trains dans tous les Arrondissements de la Région Parisienne.

h

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 232

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°232

Séance du 9 Mai 1944

I - Réduction du Service Voyageurs -

A la demande de M. TUJA, M. SAUVAJOL expose aux C.S.E. le résultat des pourparlers engagés avec la H.V.D. Paris, relativement à la réduction du Service Voyageurs.

Lors d'une réunion à la H.V.D. le 27 avril, le Président WINTGEN a laissé prévoir la suppression prochaine à peu près complète des trains de permissionnaires allemands et déclaré que, dans ces conditions, il faudrait appliquer au Service Voyageurs français une réduction d'environ 25 %. Il envisageait corrélativement la suppression des W.L. et W.R. et l'application d'un régime de voyages subordonnant les déplacements ferroviaires à l'obtention d'une autorisation administrative.

Après discussion, il a été admis que les réductions à effectuer n'atteindraient pas nécessairement le même taux sur toutes les Régions et qu'elles devraient toucher moins les Régions dont la situation générale est relativement satisfaisante. En outre, le trafic banlieue serait peu diminué.

Lors d'une Conférence d'Horaires, convoquée le 5 Mai 1944, la H.V.D. Paris a fait connaître que la plupart des trains SF seront supprimés le 15 mai et que les réductions voyageurs devraient être effectuées à la même date.

Après nouvelles négociations, les mesures suivantes, auxquelles M. le Ministre, Secrétaire d'Etat aux Communications n'a pas fait d'opposition, seront appliquées le 15 Mai 1944 :

.....

M

1°) Suppression presque totale des trains SF.

Les seuls trains SF qui resteront en circulation (1) ne représenteront plus qu'un parcours journalier de 5122 kms au lieu de 21.796 kms au 3 avril 1944.

En outre, leur composition sera réduite de sorte qu'ils pourront tous comporter une tranche de 2 ou 3 voitures pour les voyageurs français.

2°) Les trains express suivants qui circulent actuellement seront supprimés :

- 753/756 Paris-Nantes
- 57/58 Paris-Marseille
- 639/640 Paris-Chambéry
- D23/D24 Paris-Bruxelles (remplacés par les SF 4/104)
- D 110 Bruxelles-Paris-Nord (remplacé par le train 156)
- D101/D106 Nancy-Strasbourg
- D103/D104 Paris-Est-Metz (remplacés par des nouveaux trains 1103/1104 qui se substitueront aux 103/104 et SF 24/124)
- D77/D78 Dijon-Mulhouse.

3°) Les Régions Est, Nord et Ouest réduiront de 25 % environ leurs parcours kilométriques journaliers du 3 avril 1944 (banlieue et autorails exclus).

Il sera bien entendu tenu compte des express supprimés, le complément étant réalisé sur les trains omnibus et directs.

4°) Les Régions Sud-Ouest et Sud-Est effectueront seulement les suppressions de trains express nommément désignés à la Conférence du 5 mai 1944. La marche de certains trains express sera détendue en vue de leur donner quelques arrêts supplémentaires et de permettre la remorque d'un tonnage plus élevé.

5°) Les parcours vapeur et électriques de la banlieue parisienne devront être ramenés aux chiffres du 2 janvier 1944 : on agira pour ne faire principalement sur les circulations des heures creuses et des dimanches.

-
- 1) SF 4/104 Paris-Est-Givet
 - SF 26/126 Paris-Est-Metz
 - SF 17/117 Brest-Metz
 - SF 832/932 Narbonne-Mulhouse
 - SF 834/934 Vintimille-Avignon.

6°) Un certain nombre de wagons-lits seront supprimés sans qu'il soit provisoirement, le régime des voyages pour cette catégorie de place soit modifié.

Dans ces conditions, les parcours théoriques moyens journaliers des trains de voyageurs seront réduits de 139.000 kms à 116.000 kms.

En raison de l'urgence, on procédera par la voie d'Av Trains spéciaux. Les Indicateurs seront réédités au 22 mai 1944.

Nous avons déclaré à la H.V.D. Paris que ces nouvelles mesures de compression bien que très gênantes ne nécessitent pas la mise en vigueur d'un régime restrictif des voyages, nos moyens actuels (location et fiches d'admission) nous permettant d'adapter le volume du trafic aux possibilités de transport qui subsistent.

M. TUJA confirme les pouvoirs déjà donnés aux C.S.E. de supprimer sans hésiter les trains de voyageurs en cas de besoin, à titre local et temporaire, en rendant compte à M.

II - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement

M. TUJA attire l'attention des C.S.E. sur la gravité particulière de la situation actuelle.

Le nombre des trains garés est dès maintenant de l'ordre de 1500; un important matériel est ainsi immobilisé et l'on ne trouve plus les wagons vides indispensables pour assurer les transports vitaux (charbon, ravitaillement), lesquels ne s'exécutent que difficilement.

Le Ministre vient de prescrire d'effectuer le triage des trains garés et de mettre définitivement en garage mort les wagons qu'il est pratiquement impossible d'acheminer jusqu'à ce que la situation permette de reprendre cet acheminement; les wagons en question seront garés sur des voies de garage secondaires ou sur les voies principales dont on peut se passer sans inconvénient grave.

Au contraire, il convient de s'efforcer d'acheminer vers leur destination les wagons chargés de transports militaires dépourvus par les services allemands de surveillance, les transports en urgence, les wagons de détail, les wagons de charbon, de denrées alimentaires et de marchandises périssables.

Par exception, les wagons de débord pour la région parisienne seront conduits sur la gare de Paris la plus commode d'accès en principe la gare tête de ligne de la Région sur laquelle le wagon se trouve; à défaut de livraison, ces wagons seront réquisitionnés.

VI - Triage des trains en attente

Bien que les instructions concernant le peignage des trains en attente n'aient pas été partout comprises de la même façon, M. TUJA constate que l'on a déjà réussi à mettre en garage mort un nombre appréciable de wagons et à réduire sensiblement le nombre des trains en attente. Un tel résultat est déjà intéressant; dans l'avenir, on s'efforcera de garer de préférence du matériel vide de manière à ramener le parc disponible au niveau correspondant aux possibilités actuelles d'acheminement du trafic.

VII - Nouveaux lotissements de wagons à destination de la zone côtière Nord

Malgré les objections qui leur ont été présentées, les Autorités allemandes ont maintenu leur demande relative à l'acheminement des wagons destinés à la zone côtière Nord; le Service Central M a donc poursuivi son étude.

En ce qui concerne la Région Parisienne, le découpage à être envisagé de façons différentes: une première solution consiste à constituer une zone Paris comprenant toutes les gares situées approximativement à l'intérieur ou sur le périmètre de la Grande Ceinture; cette solution serait excellente pour le Chemin de fer, mais elle imposerait à la clientèle de tels camionnages qu'il paraît préférable de ne pas l'envisager pour le moment; les C.S.E. seraient plutôt partisans de ne rattacher à la zone Paris que les gares comprises à l'intérieur du périmètre de la Petite Ceinture, malgré les quelques anomalies d'acheminement qui en résulteraient pour les gares comprises entre la Petite et la Grande Ceinture; c'est cette dernière solution que le Service Central M proposera à la H.V.D.

VIII - Escales des trains de munitions

Les Autorités allemandes avaient demandé que les machines d'arrivée soient maintenues sur les trains de munitions, pendant toute la durée de leur stationnement dans les gares de relais et jusqu'à l'arrivée des machines devant remorquer ces trains au départ de ces gares.

La H.V.D. semble avoir compris les inconvénients d'une telle solution et elle vient de prescrire que désormais le relais des trains de munitions devra s'effectuer ailleurs que dans les gares de triage et sans qu'il soit nécessaire de maintenir en permanence une machine sur ces trains; cette dernière solution paraît certainement plus raisonnable.

h

S.N.C.F.

Service Centraux
du Mouvement
du Matériel

REUNION COMMUNE

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION (Mémento n°233)

ET DES CHEFS DE SERVICE REGIONAUX DU MATERIEL ET
DE LA TRACTION

EX. G1. ARR.

Séance du 16 Mai 1944 23-5-44 A 14:00

La Réunion est commune aux Chefs de Service Régionaux de l'Exploitation et aux Chefs de Service Régionaux du Matériel et de la Traction.

M. le Directeur Général assiste à la première partie de la réunion.

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement

Par suite de la diminution du nombre et de l'importance des bombardements, la situation de la Région du Nord est en voie d'amélioration, mais il ne reste à cette Région que des itinéraires plus ou moins précaires, la plupart des dépôts sont inutilisables, les machines disponibles sont en grande partie affectées aux transports allemands et le transport des charbons vers la Région Parisienne ne se fait plus que d'une façon irrégulière; M. le Directeur Général demande que l'on intervienne auprès de la H.V.D. et auprès du Ministre pour obtenir que la priorité des trains de charbon soit bien respectée.

Jusqu'à présent, le Nord a pu alimenter ses Mines en matériel au moyen de ses ressources fraîches, mais il faudra dès que possible diriger du matériel sur la Région du Nord; on s'efforcera de l'alimenter de préférence avec des wagons chargés de bois de mines.

Sur l'Ouest, l'amélioration est très sensible et l'on circule maintenant sur toutes les grandes lignes de la Région; la Traction éprouve des difficultés dans la Région Parisienne et dans celle de Rouen; les difficultés de la Région Parisienne s'atténueront lorsque la traction électrique sera reprise entre Paris et Chartres. M.M. SOULARD et ARMAND se plaignent des interventions allemandes répétées qui troublent l'exécution du service et créent une dualité de commandement regrettable.

Les installations du Sud-Est sont intactes, sauf Villeneuve; par contre, le nombre des trains garés sur la Région reste très élevé (environ 300); en effet, les Régions voisines et

.....

principalement le Sud-Ouest, à Saincaize, ne prennent pas suffisamment les trains qui leur sont destinés.

En ce qui concerne les houilles de Blanzay, quelques cultures de traction ont été éprouvées tout récemment; il semble que là aussi les priorités ne soient pas toujours respectées.

La Région du Sud-Ouest a un reliquat de trains pour la Ceinture qui n'accepte que difficilement les trains dont la traction est ensuite refusée, au delà de la Ceinture, par les Régions Est et Ouest.

Sur la ligne de Saincaize à Tours, le nombre des trains journalièrement mis en marche n'atteint pas 20 par jour, alors qu'il avait été décidé d'équiper cette ligne pour 38 circulations; il a été par ailleurs signalé que des machines auraient été renvoyées h.l.p. de Vierzon à Saincaize, bien que la Région du Sud-Ouest eût des trains en attente pour le Sud-Est; M. le Directeur Général demande que la situation de Saincaize fasse l'objet d'un examen particulier.

De même, en ce qui concerne la transversale Les Aubrais - Malesherbes - Montereau, la Région de l'Est ne prend que difficilement à Montereau les trains qui lui sont destinés.

Sur l'Est, la traction est nettement déficiente; de plus, le peignage des trains garés s'effectue très mal, il ne s'effectue même pas du tout sur le territoire de l'E.B.D. de Nancy.

La Région Est demande que le charbon "traction" en provenance de Montreux-Vieux à destination d'Is-sur-Tille soit acheminé par Gray. Il est décidé que jusqu'à un total de 10 trains par jour entrant par Montreux-Vieux, la moitié sera expédiée à Dôle où un centre d'étiquetage va être créé, l'autre moitié sera dirigée sur Is-sur-Tille via Chalindrey ou Gray (avec traction Est de Gray à Is-sur-Tille). Au delà de 10 trains, l'excédent sera expédié sur Is-sur-Tille.

M. le Directeur Général recommande d'une manière générale que les Chefs d'Arrondissement voisins appartenant à des Régions différentes examinent et règlent ensemble les difficultés qui se présentent bien souvent aux points de contact entre Régions; il insiste pour que tout soit mis en oeuvre pour acheminer les charbons à destination de la Région Parisienne ainsi que le ravitaillement à destination des villes de Paris, Lyon et Marseille.

II - Assistances entre Régions

M. PONCET recommande que les assistances entre Régions soient toujours assurées telles qu'elles sont prévues par le Service Central T; lorsqu'une Région n'arrive plus à fournir l'aide qui lui est prescrite, elle doit supprimer des trains sur son propre terrain pour dégager des machines; les tractionnaires ont à se rapprocher à cet effet des exploitants qui feront le

nécessaire, compte tenu des priorités à observer.

III - Alimentation des ateliers en matériel à réparer

Les Ateliers du Matériel disposent actuellement de beaucoup de main d'oeuvre, mais bien souvent ils manquent de matériel à réparer. Pour améliorer la situation, il convient de maintenir de préférence en garage le matériel gravement avarié et de diriger à contraire sur les Ateliers le matériel facile à remettre en état; il est néanmoins bon de disposer, à proximité de chaque Atelier, d'une réserve de matériel plus avarié dans laquelle on puisse puiser en cas de besoin.

Il y a également lieu de s'efforcer, dans toute la mesure du possible, de faire parvenir aux Ateliers les pièces de rechange qui leur sont destinées et de rechercher des locaux pour le stockage de ces pièces de rechange là où les installations ont été détruites.

IV - Ceinture de Paris

M. PONCET signale que l'on impose souvent aux mécaniciens des journées de travail prolongées, en raison notamment de nombreuses attentes au départ.

M. PONCET demande de réduire, par tous les moyens, la fatigue et l'effort imposés au personnel de conduite; il faut éviter deux ou plusieurs découchers successifs; il faut créer partout où cela est nécessaire, des cantines ouvertes en permanence. La Région du Sud-Est détachera, jusqu'à nouvel avis, un Chef mécanicien à Valenton pour y surveiller sur place l'évolution des machines.

V - Remorque des trains de charbon sur la Région du Nord

Il avait été décidé que 35 machines seraient spécialisées au service des trains de charbon sur la Région du Nord et que 10 de ces machines quitteraient chaque jour Le Bourget pour aller chercher des trains de charbon dans les houillères.

Par ailleurs, M. le Directeur Général Adjoint a prescrit, au cours de récentes tournées, que les dépôts des houillères assureraient les trains de charbon jusqu'aux gares de Boves ou Montdidier où ils seraient relayés par des machines d'Amiens.

Après échange de vues, il est reconnu que les deux organisations peuvent co-exister : les machines du Bourget prendront les trains de charbon dans les gares de relais de Boves ou de Montdidier, si elles en trouvent dans ces gares; à défaut, elles continueront sur les houillères.

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

EX G1 ARR.
85-44
C.S.E. N° 234

REUNION
DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 234

Séance du 23 Mai 1944

- I - Mise en garage mort des wagons qu'il n'est pas possible d'acheminer dans les circonstances actuelles.-

Le nombre des wagons mis en garage mort a cru progressivement jusqu'à 8627; depuis quelques jours il a légèrement diminué. Cela tient, d'après les C.S.E., à ce que les Commissions de peignage ont fait remettre en circulation un certain nombre de ces wagons. M. TUJA fait observer qu'en principe on ne devrait pas retirer les wagons mis en garage mort; néanmoins, il est bien d'accord pour que l'on s'efforce de réparer les erreurs ou les malfaçons qui auraient pu être commises lors de la mise des wagons en garage mort.

En ce qui concerne les wagons réformés, la H.V.D. Paris a demandé la mise en garage mort de 20.000 wagons en attente de réparation. Les C.S.E. estiment que l'opération est logique mais qu'elle demandera un certain délai; il faut, de plus, se préoccuper d'alimenter les ateliers.

Il est entendu que, tout en alimentant les ateliers voisins des gares où les wagons réformés se trouvent actuellement, on s'efforcera de conduire l'opération le plus rapidement possible.

- II - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.-

M. TUJA constate que les mesures récemment mises en vigueur ont eu pour effet de réduire sensiblement le nombre des trains en attente; par ailleurs, un nombre appréciable de trains de charbon en provenance de Blanzey, du bassin de la Loire et du bassin de la Lorraine, ont pu être acheminés sur la Région Parisienne; de ce fait, le stock des usines à gaz et des Secteurs électriques est en légère augmentation; les stocks S.N.C.F. sont également en légère augmentation.

On peut se considérer comme satisfait de ces résultats; il faut néanmoins continuer à tout mettre en oeuvre pour l'acheminement des trains de charbon.

En raison des bombardements des Aubrais et de St-Pierre-des-Corps, la Ceinture de Paris fait difficilement face au trafic

accru qui en résulte pour elle; d'où une augmentation des trains en attente sur la Région du Sud-Est. Il est indispensable que les trains en provenance de la Région du Sud-Est soient tractionnés par cette Région sur la Ceinture, tout au moins jusqu'à Bobigny et qu'ils ne soient pas laissés systématiquement à Valenton.

- III - Situation des effectifs.-

A moins de circonstances imprévues, les Régions paraissent devoir maintenir leurs effectifs dans les limites qui leur ont été fixées. Au cas où l'embauchage des retraités de moins de 60 ans serait de nature à occasionner un dépassement de l'effectif autorisé, M. TUJA prie les C.S.E. de lui demander en temps voulu l'autorisation d'un tel dépassement.

M. TUJA n'a aucune objection à ce que les agents récemment mutés dans les Services du Matériel et de la Traction soient détachés dans les Services de l'Exploitation là où les Services du Matériel et de la Traction n'en ont pas momentanément l'emploi.

- IV - Redevances pour occupation de terrain pour les embranchements particuliers établis sur le domaine du Chemin de fer -

Avant la création de la S.N.C.F., certains des anciens réseaux admettaient l'établissement d'embranchements particuliers sur le domaine public du Chemin de fer; depuis, et par mesure d'unification, il a été décidé que ce régime pourrait être appliqué sur toutes les Régions sous réserve d'établir 2 traités, l'un pour la location du terrain, l'autre pour l'embranchement particulier proprement dit, et de prendre ainsi toutes précautions pour constater le caractère de précarité de l'occupation du domaine public.

De telles installations sont intermédiaires entre les locations de terrain et les embranchements particuliers.

Pour les locations de terrain, les conditions sont fixées par le C.C.O., et la redevance d'occupation, calculée à l'aide du barème de tarifs annexé, peut subir un abattement pouvant atteindre les 2/3 de son volume par le jeu d'une ristourne fonction du trafic effectif et de la surface du terrain occupé.

Pour les embranchements particuliers ordinaires installés sur leur propre terrain mais dont la 2ème partie occupe une portion du domaine public, toutes les Régions sont bien d'accord pour percevoir, pour tout ce qui excède dans cette occupation la franchise des 50 premiers mètres carrés, une redevance calculée au tarif le plus bas du barème du C.C.O. avec application d'office de la ristourne maximum des 2/3 et même éventuellement d'une réduction pouvant atteindre 30 %.

Pour les embranchements particuliers établis entièrement sur le domaine public du Chemin de fer, la Commission des raccordements a envisagé, lors de sa réunion du 11 novembre 1943 et conformément à l'avis de la majorité de ses membres, de les assimiler aux

terrains loués et par conséquent de leur faire application intégrale du C.C.O., de son barème des tarifs et de la ristourne calculée en fonction du trafic réellement effectué sur l'embranchement.

Les Régions de l'Est et du Sud-Ouest auraient désiré, en vue de favoriser la création des embranchements particuliers, que l'on applique le régime le plus libéral à ceux qui doivent être établis entièrement sur le domaine public du Chemin de fer et qu'on les traite comme les embranchements particuliers ordinaires.

Le Service Central M objecte que d'une manière générale les embranchements particuliers établis entièrement sur le domaine public du Chemin de fer sont à considérer comme des permissionnaires de terrains loués auxquels on accorde des tarifs préférentiels en leur octroyant le bénéfice du Tarif P.V. N° 29 Chapitre 2. En leur accordant en outre systématiquement des conditions forfaitaires de location libérale avec ristourne maximum, on les ferait bénéficier d'un nouvel avantage susceptible de soulever des réclamations de la part des permissionnaires ordinaires et on aurait en outre l'inconvénient de ne plus inciter les intéressés à proportionner les surfaces louées au trafic qu'ils effectuent et à les réduire en cas de baisse de celui-ci.

Les C.S.E. se rangent à l'avis du Service Central M, étant entendu que les embranchements ayant la majeure partie de leurs installations sur le domaine du Chemin de fer seront traités comme ceux établis entièrement sur ce domaine.

Des dérogations pourront toutefois être accordées par le Service Central M conformément aux directives de l'Annexe A à l'Instruction Générale EX 7 C, soit pour certains cas particuliers où, en raison de l'importance des aménagements réalisés, l'installation perd le caractère précaire d'une location de terrain pour prendre le caractère permanent d'une construction, soit en faveur de certaines catégories d'activité, telles que les embranchements agricoles, pour lesquelles il n'y a pas à craindre d'assimilation de la part des autres clients.

Service Central
du Mouvement

EX. G1. ARR.

C.S.E. N° 235

- 5-8-44 A 14^h00^m -

5ème Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L' EXPLOITATION

Memento N° 235

Séance du 30 Mai 1944

I - Acceptation des trains en provenance de la H.V.D. BRUXELLES -

M. TUJA attire l'attention des C.S.E. sur l'importance que la H.V.D. Paris attribue à la stricte application de la limitation du nombre des trains à admettre chaque jour de la H.V.D. BRUXELLES. Il invite les C.S.E. à tenir la main à ce que le contingent fixé par la H.V.D. ne soit dépassé sous aucun prétexte. Il précise que l'envoi des trains de matériel vide de la H.V.D. Bruxelles sur la H.V.D. Paris est et demeure interdit; par contre, la H.V.D. autorise la libre passage des trains de machines froides en provenance de la H.V.D. Bruxelles.

II - Suspensions de trafic -

M. TUJA fait aux C.S.E. un exposé sur les nouvelles suspensions de trafic récemment mises en vigueur ou envisagées actuellement.

1°) la S.N.C.F. a reçu l'ordre de réduire à 12.000 par semaine le nombre total des wagons chargés de détail et de petits colis, elle a réparti ce contingent en 9.000 wagons G.V. et 3.000 wagons P.V. De ce fait, les envois acceptables d'office définis par l'Avis Général Ex 336 N° 1 du mois de mai 1944 devront, comme auparavant, être seuls acceptés en G.V., mais seulement dans la limite de la capacité des wagons de détail maintenus en circulation; les envois composés de marchandises reprises à la liste 1 devront être acceptés par priorité sur les colis (de 10 kilogs maximum) contenant d'autre marchandises.

2°) Les wagons complets à destination des zones I et II définies par la suspension d'acceptation N° 65/44 du 25 mai ou en provenance des gares de ces zones devront être obligatoirement munis d'un numéro d'indice attribué par les Autorités Allemandes. Seront seulement exemptés de cette mesure, pour ce qui

concerne les transports à destination des gares de la zone I, les matériaux de construction de la Wehrmacht définis par les programmes TLN et TLN et les certificats de transport pour wagons isolés, ainsi que les charbons de traction S.N.C.F.

Exceptionnellement, pourront être encore acceptés sans numéro d'indice :

- le 30 mai, les transports de blés du plan B.T.E.,
- les 30 et 31 mai, les denrées par wagons complets dans la limite d'un contingent global journalier de 600 wagons.

Il a été demandé de surseoir pendant une huitaine de jours au minimum à l'application de ces dispositions (1).

3°) Il a été envisagé de contingenter l'ensemble des chargements de la S.N.C.F.; le nombre hebdomadaire des chargements autorisés serait ramené à 85.000, dont 45.000 chargements militaires.

Les C.S.E. font ressortir les difficultés que l'on ne manquera pas d'éprouver pour la mise en vigueur d'une telle réglementation.

III - Mise en garage mort des wagons réformés -

La mise en garage mort des wagons réformés ne s'effectue qu'à une cadence très ralentie; il convient de presser l'opération dans les jours qui viennent.

IV - Dégagement de la zone Tours - Beauvais - Tergnier - Gien - Tours

La H.V.D. a donné l'ordre de dégager les gares et les lignes situées en bordure et à l'intérieur du périmètre suivant des nombreux trains qui y sont actuellement en attente : Tours, Montoire, Chateaudun, Auneau, Mantes, Beauvais, Montdidier, Tergnier, Soissons, Chateau-Thierry, Sens, Gien, Vierzon, Tours.

A cet effet, les Régions ont été invitées à ralentir dans toute la mesure du possible l'acheminement des trains et wagons P.V. ayant leur destination dans le périmètre ci-dessus ou devant traverser dans le sens général sud-nord et est-ouest, à l'exception des trains complets Wehrmacht et charbons.

....

(1) Depuis la Conférence, la H.V.D. a autorisé la prorogation des exceptions visant les transports de blé du plan B.T.E. et le contingent de 600 wagons jusqu'à la mise en vigueur de la nouvelle suspension de trafic (75/44) qui a été notifiée le 2 Juin 1944.

De plus, il a été décidé de constituer dans chacune des circonscriptions de Mouvement de la zone dont il s'agit une Commission mixte de déchargement, comprenant des représentants allemands et français; chaque commission a pour mission de faire décharger tous les wagons et trains P.V. en attente sur la circonscription, sur place et partout où c'est possible, sans manœuvres préalables; sont exceptés de la mesure, les wagons de charbon, de bois de boulange, de blé et de denrées périssables, pour lesquels les Représentants du Ravitaillement et de l'O.C.R.P.I. fixeront au besoin une nouvelle destination qui sera, en principe, Paris ou une gare de sa banlieue.

M. BOYAUX recommande de ne pas manquer de se faire donner décharge des marchandises qui seront ainsi mises en dépôt sur le terrain du Chemin de fer et à fortiori de celles qui seront entreposées en dehors de son terrain.

V - Récupération des marchandises après les bombardements -

L'expérience des récents bombardements aériens de gares importantes a montré que l'une des tâches les plus urgentes à réaliser après l'attaque consiste à récupérer ou à préserver du pillage les marchandises en cours de transport.

Malgré l'aide de la Police, les effectifs que la Surveillance Générale peut affecter à cette tâche ne permettent pas de l'accomplir avec toute l'efficacité désirable.

Pour remédier à cette situation, il convient qu'une partie du personnel des gares, rendu disponible par suite de la destruction des installations ou de la cessation temporaire du trafic, soit affectée aux opérations de sauvegarde des marchandises; ce personnel encadré et conseillé par les agents de la Surveillance Générale, évitera ainsi de nombreux vols et de nombreuses pertes de marchandises.

Les Inspecteurs de la Prévention des Arrondissements devront se préoccuper de l'organisation de cette surveillance, en liaison avec les Chefs de gare intéressés.

Services Centraux
du Mouvement et
du Matériel

EX G1 ARR

14-6-44 A - 95304

REUNION COMMUNE

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION (Memento n° 236).
ET DES CHEFS DE SERVICE REGIONAUX DU MATERIEL ET DE LA TRACTION

Séance du 6 Juin 1944.

M. BERTHELOT assiste à la 1ère partie de la réunion.

1) - Situation générale des Régions -

Les I.C.M.T. exposent la situation de leurs dépôts respectifs.

Malgré la diminution de la consommation du charbon par suite de la réduction des parcours, la situation des stocks de charbon reste préoccupante sur toutes les Régions et un nombre appréciable de trains de charbon reste malgré tout en attente d'acheminement. La Région de l'Ouest est notamment dans une situation tout à fait précaire, alors que de nombreux trains à destination de cette Région sont garés à Saincaize, ou entre Is-sur-Tille ou Dôle et Saincaize. Abstraction faite des dépôts de la Région Parisienne, le seul itinéraire actuellement praticable pour alimenter la Région de l'Ouest s'établit par Tours et Le Mans. Il est décidé d'acheminer par priorité les trains de charbon pour l'Ouest en provenance de Dôle ou d'Is-sur-Tille, quel que soit leur étiquetage, sur Le Mans où la Traction Ouest leur donnera une destination définitive. Il conviendrait que l'on puisse faire chaque jour 4 ou 5 trains de charbon sur Le Mans via Saincaize et Tours. Par ailleurs, les Mines de Carmaux remettront tous les jours un ou deux trains de charbon pour Nantes via Bordeaux et Saintes.

Les trains de charbon pour Coutras et Bordeaux, actuellement sur le Sud-Est, seront acheminés par Sète.

La Région du Sud-Ouest manque d'eau dans ses dépôts des Aubrais et de St-Pierre-des-Corps. M. BERTHELOT recommande que tout soit mis en oeuvre pour améliorer le service de l'eau dans ces dépôts, de manière que le manque d'eau ne soit pas un obstacle à la remise en feu des machines.

Les Autorités allemandes n'autorisant de faire circuler des trains de messageries sur la ligne de Paris à Dreux que si l'on assure par ailleurs sur cette ligne 20 trains militaires ou de charbon, M. TUJA insiste pour que, dès que la circulation sera reprise sur cette ligne, la Traction fournisse les machines utiles et que les trains de messageries puissent effectivement circuler dans les limites fixées par la H.V.D. M. TUJA recommande également sur toutes les lignes l'acheminement des trains de houille (traction, gaz et secteurs), de blé et de denrées.

Au contraire, en ce qui concerne les trains de voyageurs, M. TUJA estime qu'il n'y a pas lieu de chercher à dépasser les possibilités actuelles; il convient de maintenir le service des trains de voyageurs partout où cela est possible ne serait-ce que pour l'acheminement des wagons de denrées; sur les lignes où la circulation des trains de voyageurs s'avère trop scabreuse, il y a lieu d'y renoncer provisoirement pendant un jour ou deux, quitte à essayer de reprendre le service dès que les circonstances deviennent plus favorables.

élevée, compte tenu de l'intérêt qu'il y a à ce que toutes les gares puissent renseigner les voyageurs sur les horaires de la S.N.C.F. et des Services Automobiles contrôlés par elle et délivrer des billets pour n'importe lequel de ces Services.

Les C.S.E. n'ont pas d'objections aux dispositions envisagées par le Service Commercial.

L/

C.S.E. N° 237

5^e Division

R E U N I O N

des CHEFS du SERVICE de l'EXPLOITATION

Mémento N° 237

Séance du 13 Juin 1944

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement

M. BERTHELOT, qui assiste à cette partie de la réunion, invite les C.S.E. à continuer à mettre tout en oeuvre pour assurer les transports essentiels (charbons et denrées) à destination des agglomérations importantes ; il recommande de maintenir un service réduit des trains de voyageurs partout où cela est possible.

Mais il convient également de se préoccuper d'assurer dans de bonnes conditions le rapatriement des wagons vides vers l'Allemagne et en particulier l'exécution du T.C.O. WESTWIND.

La H.V.D. a décidé que si le nombre des trains de vides était insuffisant, le contingent fixé sera complété par des trains de wagons chargés.

Le T.C.O. WESTWIND comprendra donc, non seulement des trains de wagons vides de toute nature, mais aussi des trains de wagons chargés qui seront constitués avec le minimum de manœuvres à l'aide des éléments suivants et dans l'ordre de priorité ci-dessous :

- a) wagons chargés à destination du Reich,
- b) wagons chargés Wehrmacht ou Todt en provenance d'Allemagne ou de France lorsque l'acheminement de ces wagons sur leur destination définitive est impossible dans un délai raisonnable,
- c) autres wagons chargés en provenance du Reich vers la France,
- d) wagons chargés de marchandises en provenance de la France sur la France lorsque l'acheminement de ces wagons sur leur destination définitive ou leur libération rapide est impossible.

Ces wagons seront pris parmi les éléments en attente d'acheminement ou parmi les éléments en garage mort et en commençant par les trains entiers.

Les wagons du 1^{er} ne pourront être versés dans le T.C.O. qu'avec l'accord de la Transportkommandantur dont dépend le point de garage ; les Régions auront donc à se mettre d'accord avec les Services de Surveillance allemands pour provoquer les décisions de la Transportkommandantur.

Pour les wagons des c) et d), il ne conviendra de faire entrer dans le T.C.O. que les wagons qu'il n'est pas possible d'acheminer sur leur destination définitive et que les Commissions de Peignage n'auront pas pu faire mettre à disposition d'un autre destinataire soit immédiatement, soit après entreposage de la marchandise dans les emprises de la S.N.C.F. ; c'est pourquoi les Régions voudront bien presser le fonctionnement des Commissions de Peignage, de manière à éviter l'envoi de wagons chargés français en Allemagne, faute de wagons vides pour constituer le T.C.O.

Ne devront pas être versés dans le T.C.O. :

- les wagons plats chargés,
- les wagons de particuliers et les wagons spéciaux,
- les wagons chargés de charbon et coke, de denrées, céréales, farine, sacs vides ou emballages vides pour ces marchandises, de bois de mines, de feu ou de boulange, de bois conditionnés pour gazogène ou de charbon de bois.

Les rames T.C.O. arrivant chargées en France seront, aussitôt après déchargement, retournées en Allemagne et comprises dans le T.C.O. WESTWIND.

Sur demande des C.S.E., M. BERTHELOT interviendra auprès des Représentants de la H.V.D. pour que les trains du T.C.O. WESTWIND soient commandés dans les mêmes conditions que les trains militaires ordinaires (préavis de 48 h. à l'avance, marches fixées par l'intermédiaire des délégations techniques) ; il demandera également que, pour faciliter la désignation des wagons Wehrmacht ou Todt à renvoyer en Allemagne, un représentant de la Transportkommandantur soit désigné dans chaque U.A.B.

II - Extension du rôle des P.R.I. -

Au cours de leur réunion du 4 Avril (Memento n° 230), M. TUJA a exposé aux C.S.E. sa conception sur le rôle et l'organisation des sections M 6 et des P.R.I. et il a décidé de développer l'action de commandement de ces organismes et de leur faire exercer de manière permanente.

Les C.S.E. font connaître que les décisions faisant l'objet du mémorandum n° 230 sont, dès maintenant, en application sur toutes les Régions, ils ne sont toutefois pas d'avis de modifier, quant à présent, la dénomination de P.R.I. pour lui substituer celle de P.C.R. qui traduit mieux son nouveau rôle ; ils préfèrent attendre que les circonstances soient plus favorables à ce changement de dénomination ; par contre, ils n'ont pas d'objection à ce que l'on se préoccupe, dès maintenant, de la mise au point de l'Instruction Générale EX 1a pour tenir compte de l'extension du rôle attribué aux P.R.I.

III - Renumérotation des voitures voyageurs et des fourgons à bagage -

Les C.S.E. ont pris connaissance du projet de renumérotation des voitures à voyageurs et des fourgons à bagages dressé récemment par le Service Central T. Dans ce nouveau projet :

- tous les N°s des voitures du parc d'une même Région commencent par le chiffre indice de cette Région ;
- quel que soit l'effectif de chaque tranche dans chaque Région, les voitures d'un même type sont numérotées dans la même tranche au premier chiffre près ;
- la numérotation dans chaque tranche est établie de façon à laisser 2 tranches de N°s disponibles que les radiations qui seront imposées par la suite élargiront de plus en plus.

Les C.S.E. n'ont pas d'objection à cette renumérotation qui évitera de faire précéder le n° de la voiture par l'indice de la Région pour son identification.

Ils estiment qu'il y a lieu, néanmoins, de maintenir sur les voitures elles-mêmes et, sauf cas exceptionnels, dans les documents de service, les lettres de série A³ B⁵, C¹⁰ etc. ; en effet, il ne semble pas possible que le n° d'une voiture permette d'identifier complètement le type de cette voiture, sans que l'on soit obligé de se reporter à un répertoire détaillé.

IV - Trafic direct entre la S.N.C.F. et les Services Routiers organisés sous son contrôle -

Pour le trafic direct dans le sens fer-route, avec les Services Routiers organisés sous le contrôle de la S.N.C.F., les gares ont besoin d'une nomenclature des localités desservies par ces Services (avec indication des gares S.N.C.F. de rattachement), de précisions sur les relations de trafic autorisé, de tableaux indiquant les conditions de transport applicables et les prix à percevoir.

Les documents actuellement remis aux gares sont d'une présentation très lourde et d'une tenue à jour laborieuse.

Le Service Commercial propose que les gares utilisent exclusivement l'Indicateur Chaix Général dont les tableaux horaires des Services routiers donneraient l'indication des gares S.N.C.F. de rattachement et les prix à appliquer. De son côté, la Notice explicative qui figure en tête de l'Indicateur fournit toutes les précisions voulues sur les conditions de transport appliquées par les différents Services.

On modifierait légèrement les pages de l'Indicateur Chaix relatives aux Services automobiles de façon à fournir aux gares toute la documentation nécessaire pour assurer le trafic direct dans le sens fer-route avec les Services Automobiles contrôlés par la S.N.C.F.

On distribuerait l'Indicateur Chaix Général à toutes les gares (cette diffusion étant d'ailleurs justifiée par d'autres motifs que celui du trafic direct fer-route) et on mettrait tous les Etablissements S.N.C.F. en relation avec toutes les localités desservies par les Services Automobiles contrôlés par la S.N.C.F. et figurant dans les tableaux-horaires de l'Indicateur Chaix.

L'extension de la diffusion du Chaix Général entraînerait une dépense annuelle supplémentaire de l'ordre de 450.000 f, mais cette somme paraît peu

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

Mémento n° 238

Séance du 20 Juin 1944

M. BERTHELOT assiste à la réunion.

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement -

D'après les renseignements fournis par les C.S.E., la situation générale des Régions s'est plutôt éclaircie : le nombre des trains de charbon en attente d'acheminement est en diminution très sensible, le nombre des wagons en garage mort a également diminué, les organismes de déchargement ont obtenu de bons résultats en ce qui concerne tout au moins les wagons d'intérêt français; les C.S.E. signalent par contre que du côté allemand le déchargement s'effectue moins bien.

M. BERTHELOT recommande aux C.S.E. de poursuivre leurs efforts en vue d'assurer le ravitaillement des grandes villes en charbon et en denrées; il convient aussi d'organiser un service réduit de voyageurs sur toutes les lignes où la chose est possible, en ajoutant par exemple un nombre limité de voitures à voyageurs aux trains de marchandises; les C.S.E. voudront bien autoriser leurs Chefs d'Arrondissement à organiser eux-mêmes d'office ces services réduits de voyageurs, de manière à saisir sans retard toutes les occasions qui peuvent se présenter de reprendre l'exploitation.

M. BERTHELOT recommande enfin que l'on s'efforce d'alimenter les chantiers de réparation en wagons à réparer.

II - Extension du rôle des P.R.I. -

Les C.S.E. (sauf M. DEGARDIN) donnent l'assurance que les directives récemment données en vue de l'extension du rôle des P.R.I. sont dès maintenant en application sur leurs Régions. Sur toutes les Régions, sauf sur celle du Nord, le P.R.I. exerce actuellement la permanence du commandement à l'échelon régional.

III- Organisation de la reconstruction -

Le Service Central T a déjà donné aux Directeurs des Régions des directives tendant à faire procéder aux études devant fixer le programme d'ensemble des installations qui seront à réaliser.

M. BERTHELOT invite les C.S.E. à se rapprocher de leurs Collègues M.T. de façon que les études entreprises par les deux Services soient menées en liaison.

Les C.S.E. voudront bien ensuite adresser au plus tôt leurs propositions au Service Central M qui aura à définir l'organisation d'ensemble des transports à réaliser après la guerre et qui fixera en conséquence la consistance des installations à reconstruire.

IV - Contingentement des chargements -

Par lettre du 7 Juin, le Service Central M a donné connaissance aux C.S.E. de la lettre E 7 V 6 Vgb du 5 juin de la H.V.D. fixant des contingents pour les chargements sur les zones I, II et III et de la lettre même référence du 7 Juin mettant la S.N.C.F. en demeure de passer à exécution.

Par cette même lettre, les C.S.E. ont été invités à rendre compte chaque jour :

- 1°) du nombre total des wagons chargés;
- 2°) du nombre des wagons chargés de charbon autre que ceux destinés à la S.N.C.F.;
- 3°) du nombre des wagons chargés de denrées (à l'exclusion des wagons complets de détail et des wagons AWI);
- 4°) du nombre des wagons chargés de transport AWI;

au départ des zones II et III et à destination de ces mêmes zones et de l'étranger.

Jusqu'à présent, les renseignements en question sont parvenus irrégulièrement au Service Central M; certaines des Régions intéressées n'ont même fourni aucun renseignement.

M. TUJA demande aux C.S.E. de donner des instructions pour que les renseignements demandés soient régulièrement fournis à l'avenir, de façon que le Service Central M puisse suivre les chargements soumis au contingentement et donner les instructions utiles en vue de l'observation de ce contingentement.

V/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 239

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

Mémento n°239

Séance du 27 Juin 1944

G.M. 14
Arriver celle
Ernst
Grödenberg
avisé

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement

Par suite de l'interception des communications téléphoniques et de la suppression de très nombreux trains de grand parcours, il devient très difficile, pour les Services Régionaux, d'obtenir des renseignements précis sur la situation de leurs Arrondissements et de leur faire parvenir leurs directives. M. TUJA reconnaît les difficultés que les Régions éprouvent à ce sujet; il recommande néanmoins aux C.S.E. de tout mettre en oeuvre pour ne pas perdre le contact avec leurs Arrondissements. Il faut s'efforcer d'organiser, partout où c'est possible, des liaisons par fer ou par route. Mieux vaut recevoir des renseignements datant de quelques jours que ne rien recevoir du tout.

M. TUJA attire l'attention des C.S.E. sur l'importance que la H.V.D. Paris attache à l'équilibre du nombre des trains en provenance et à destination de la H.V.D. Bruxelles et à l'exécution du T.C.O. Westwind conformément aux instructions données par les E.B.D. Il convient d'arriver à acheminer sur l'Allemagne les trains A.W.I. en provenance du Sud-Ouest, actuellement garés sur le Sud-Est. Pour faciliter cet acheminement et pour pouvoir disposer des machines nécessaires, M. TUJA a demandé à la H.V.D. que les trains A.W.I. en question soient assimilés aux trains militaires sur leur parcours jusqu'à Dijon où ils sont incorporés dans le T.C.O. Westwind.

M. TUJA met les C.S.E. au courant des pourparlers en cours en vue d'obtenir des Autorités allemandes l'autorisation de faire, dans tous les cas, un minimum de trains de messageries et d'assurer le ravitaillement des centres importants. M. TUJA recommande tout particulièrement que l'on se préoccupe de la circulation de ces trains de messageries et que l'on ne néglige aucune occasion de les mettre en marche.

.....

II - Organisation de la reconstruction -

Il est procédé à un large échange de vues sur l'organisation de la reconstruction.

Le Service Central M va notifier incessamment aux Régions le nouveau cadre autorisé de leurs Divisions des Etudes tenant compte du surcroît de travail à attendre de la reconstruction; les C.S.E. pourront donc renforcer leurs Divisions des Etudes et commencer l'étude des projets de reconstruction.

En principe, on n'envisagera des modifications importantes aux installations que là où elles ont été très fortement endommagées; au contraire, les installations qui n'ont été touchées que partiellement devront être simplement rétablies dans leur état primitif, en en profitant toutefois pour remédier aux déficiences ou insuffisance de ces installations.

Pour éviter toute fausse manœuvre, les Régions auront à établir et à soumettre au Service Central M des avant-projets très sommaires tenant compte des idées générales sur l'organisation future du Service et des programmes déjà étudiés (vitesse unique notamment).

Ces avant-projets seront à soumettre au Service Central M dès que possible et au fur et à mesure de leur établissement; il serait désirable que des Conférences à leur sujet puissent se réunir dès la 2ème quinzaine de Juillet.

Une lettre aux Directeurs des Régions donnera des indications plus détaillées sur cette question.

-8-7-44 A 10H00M

M

S.N.C.F.

Service Central du
Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 240

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L' EXPLOITATION

Mémento n° 240

Séance du 4 Juillet 1944

M. BERTHELOT assiste à la première partie de la réunion.

I - Situation générale des Régions -

M. BERTHELOT met les C.S.E. au courant de la réunion qui s'est tenue le 1er juillet à l'Hotel Majestic relativement à l'approvisionnement en charbon de la Région Parisienne.

Bien que la réunion n'ait guère abouti à des conclusions positives deux résultats ont néanmoins été acquis :

1°) Les Autorités allemandes ont été d'accord pour que les P.C. établissent chaque jour avec les Zugleitungen des programmes communs pour l'acheminement des trains militaires et des trains de charbon, avec le souci d'amener un minimum de trains de charbon sur Paris;

2°) Les organismes locaux de Surveillance allemande ont reçu des instructions afin de lutter contre la psychose du respect absolu des priorités qui est une cause de mauvaise utilisation des machines; en particulier, les Autorités allemandes ont admis que si une machine est disponible on pourra parfaitement la mettre en tête d'un train de charbon, alors même que l'on attend un train militaire dans un délai de 3 heures par exemple.

M. BERTHELOT invite les C.S.E. à tirer parti de ces possibilités pour acheminer les trains de charbon sur Paris et notamment pour faire passer ces trains du terrain de la H.V.D. Bruxelles sur le terrain de la H.V.D. Paris; les Autorités allemandes menacent en effet de faire décharger sur place les trains de charbon qui viendraient à s'accumuler sur l'E.B.D. Nancy. Les régions devront, d'autre part, tenir soigneusement attachement des cas où les possibilités nouvelles seraient entravées par les services locaux, et en rendre compte au Service Central M.

La Région de l' Est pourra essayer de reporter sur Is-s/ Tille les trains de charbon pour la région parisienne qu'elle ne pourrait pas acheminer par ses propres voies. La Région du Nord devra également s'efforcer d'amener le maximum de trains de charbon sur Paris.

M. BERTHELOT signale à M.M. DOUDRICH et MERMIER que les Autorités allemandes insistent pour que l'on améliore le débit des lignes de Paris à Nancy et de Paris à Dijon. Si la circulation sur la ligne de Paris à Nancy est encore gênée par diverses coupures, celle de Paris à Dijon a été beaucoup moins atteinte jusqu'à présent et M. BERTHELOT s'étonne que l'on ne puisse pas en augmenter le débit et acheminer les trains de messageries pour Paris et les trains de matériel vide en attente au Bourget.

M. MERMIER se plaignant de l'insuffisance des moyens de traction mis à sa disposition, M. BERTHELOT décide de réunir une Conférence pour examiner plus spécialement cette question.

M. BERTHELOT recommande une fois de plus l'alimentation des ateliers en matériel à réparer; les Autorités allemandes viennent d'accorder une priorité privilégiée pour les trains de machines avariées; elles paraissent également disposées à intervenir par cas d'espèce pour l'acheminement des wagons réformés sur les Ateliers.

II - Service de la banlieue de Paris -

L'état des stocks de charbon des dépôts de la région parisienne et des secteurs électriques a conduit à supprimer à peu près complètement tout service de banlieue pendant la journée du dimanche 2 juillet, et à appliquer à partir du 3 juillet une réduction de 50 % sur le service de semaine, cette réduction portant principalement sur la desserte des banlieues éloignées et sur les trains du milieu de la journée.

La situation s'étant améliorée, il vient d'être décidé, après pourparlers avec les Autorités allemandes de ramener dès le 5 juillet, de 50 à 15 % la réduction à faire subir aux services banlieue parisienne (vapeur et électrique - semaine et D.F.).

A cette faveur on rétablira en partie les trains du milieu de la journée pour la proche banlieue en les limitant au strict nécessaire. La réduction de 15 % portera surtout sur la desserte

.....

de la banlieue éloignée pour laquelle il pourra ne pas y avoir de trains de 12 à 14 heures.

L'attention des Chefs de Service est appelée sur la nécessité :

1°) de se conformer strictement aux directives du Service Central du Mouvement en vue d'établir un régime homogène sur toutes les banlieues;

2°) de bien prévenir le Public par affiches manuscrites dans les gares, haut-parleurs, etc.... de ces modifications précipitées qui nous sont imposées par les circonstances.

V/
S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 241

EX. G. 1. A.
18-7-44 A - 8:00

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

Mémento n° 241

Séance du 11 Juillet 1944

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.

M. TUJA signale aux C.S.E. que, malgré les efforts déployés, les arrivages de charbon dans la Région Parisienne restent en général inférieurs à la consommation; les stocks continuent à diminuer peu à peu, alors qu'il suffirait d'amener tous les jours deux ou trois trains de charbon de plus pour que la situation cesse d'empirer; M. TUJA insiste pour que les Régions de l'Est, du Nord et du Sud-Est fassent un effort supplémentaire pour essayer d'augmenter le nombre des trains de charbon qu'elles acheminent sur la Région Parisienne.

II- Organisation des liaisons -

Au cours de la réunion du 27 juin (Mémento n° 239), M. TUJA a déjà eu l'occasion de recommander aux C.S.E. d'organiser des liaisons par route partout où les relations téléphoniques ou par fer font défaut.

M. TUJA revient sur cette question; si les échelons supérieurs cherchent, en général, à garder le contact avec les échelons inférieurs pour leur transmettre leurs directives, il n'en est pas ainsi des échelons inférieurs qui n'ont pas toujours le souci de renseigner les échelons supérieurs. Il convient de réagir contre cette tendance et d'obtenir que les gares et les Inspecteurs de Circonscription se préoccupent, dans tous les cas, de maintenir des liaisons suffisantes avec leurs Arrondissements et de leur fournir tout au moins les renseignements essentiels sur l'exécution du service, en faisant passer au premier plan de leurs préoccupations le souci de garder, et de rétablir le cas échéant, le contact avec leurs chefs hiérarchiques.

III - Organisation de la reconstruction -

Le Service Central M a convoqué les Chefs des Divisions Régionales des Etudes pour examiner avec eux les plans-types des bâtiments de voyageurs dressés par le Service Central des Installations Fixes; ces plans-types seront ensuite soumis aux C.S.E.; il va de soi que l'on conservera la possibilité de varier en dimensions certaines parties de ces plans-types pour les adapter aux circonstances locales.

M. le Directeur Général vient d'approuver les conclusions du rapport de la Commission Delacarte sur les facilités à offrir au public dans les gares.

M. TUJA se propose d'examiner en détail ce rapport avec les C.S.E. au cours d'une prochaine réunion; en attendant cet examen, il convient, dès maintenant, de retenir certaines idées du rapport de la Commission Delacarte et d'en faire application dans les études de reconstruction, notamment :

1°) - création dans les grands centres de consommation de gares-marchés, évitant le camionnage des denrées entre la gare et le marché; des contacts sont à prendre à ce sujet avec les municipalités intéressées;

2°) - construction de quais pour le chargement et le déchargement des remorques rail-route;

3°) - plus accessoirement, aménagement de garages pour les camions des groupiers à proximité des grandes gares à marchandises, de parcs pour les voitures automobiles, à proximité des grandes gares à voyageurs.

M. TUJA prie MM. DOUDRICH et GILMAIRE de lui fournir, dès que possible, les inspecteurs supplémentaires dont il a besoin pour renforcer la Division Centrale de la Réglementation et de la Sécurité en vue des études relatives à la reconstruction.

IV - Ravitaillement de Paris et des grandes villes -

Le ravitaillement de Paris et des grandes villes devient de jour en jour plus préoccupant; des initiatives heureuses sont souvent prises par les Régions en vue d'assurer ce ravitaillement, mais le Service Central du Mouvement n'est pas toujours tenu au courant et il lui est très difficile d'organiser rationnellement la collecte des denrées au départ des régions productrices en liaison avec les services officiels du ravitaillement et les représentants des autres moyens de transport.

M. TUJA demande aux C.S.E. de bien vouloir rendre compte au Service Central M. dans un délai raisonnable (compte tenu des liaisons dont ils disposent) des trains de messageries mis en marche au départ des régions expéditrices ou reçus par les gares destinataires, de la nature et de l'importance des transports effectués et en particulier de l'exécution des programmes de transports établis par le Service Central M.

Chaque Région désignera un délégué qui se mettra chaque soir en relation avec M. JOFFRE pour lui donner tous renseignements utiles et recueillir les suggestions émises par les organismes intéressés.

Lorsque les lignes sont interceptées par suite de bombardement, déraillement ou tout autre cause, il convient de pousser les trains de charbon aussi près que possible de l'interception, de manière qu'ils puissent la franchir dès le rétablissement de la circulation.

En ce qui concerne les transports de denrées, il y a lieu d'organiser des transbordements par route partout où l'importance du trafic et la durée des interceptions justifient une telle mesure.

Le C.C.M. réunit trois fois par semaine les représentants du Ravitaillement et les Représentants de la S.N.C.F., pour examiner les possibilités de transport et décider des mesures à prendre; il serait bon que, tout au moins, les Régions du Sud-Est et du Sud-Ouest délèguent un représentant à cette réunion; M. TUJA demande que M. DELACROIX et M. LONJER soient désignés à cet effet; les Représentants des autres Régions pourront être éventuellement convoqués.

2°) Acheminement des wagons réformés sur les Ateliers -

Les Autorités Allemandes se plaignent de l'insuffisance du nombre des wagons réparés par les Ateliers; cette situation provient en général des difficultés que l'on éprouve à alimenter les Ateliers en wagons réformés.

Pour permettre d'intervenir auprès de ces Autorités, M. PONCET recommande que l'on essaie de mettre en marche des trains de réformés sur les Ateliers, quitte à se les faire refuser.

En ce qui concerne les Ateliers à proximité des gares de triage, il semble possible de les alimenter avec les réformés se trouvant sur les voies de ces gares.

3°) Utilisation de machines allemandes -

En plus des 50 locomotives dont l'envoi est prévu, la D.A. va détacher à la S.N.C.F. 100 autres locomotives G. 10; ces machines seront en principe utilisées par les Allemands eux-mêmes, elles seront néanmoins mises à la disposition des Permanences, au même titre que les machines françaises.

Ces 100 locomotives seront réparties 10 à l'Est, 60 au Sud-Est et 30 au Sud-Ouest.

4°) T.C.O. Westwind -

Le nombre des trains du TCO Westwind est en diminution sensible, cela provient de ce que la Région de l'Est ne reçoit plus guère de trains du Sud-Est et du Sud-Ouest, en raison des interceptions de lignes. M. TUJA recommande d'alimenter ce courant dans la mesure du possible.

Services Centraux
du Mouvement
et du Matériel

0037

REUNION COMMUNE

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION (Memento n° 242)

ET DES CHEFS DE SERVICE REGIONAUX DU MATERIEL ET DE LA TRACTION

Séance du 18 Juillet 1944

Monsieur BERTHELOT assiste à la réunion.

I - Service des trains après la guerre -

M. TUJA expose les conditions dans lesquelles le Service Central du Mouvement a fait une étude du service d'après guerre (Note du 19 mars 1943 aux Régions).

1°) En ce qui concerne le service des voyageurs, les Régions ont établi, sur sa demande, un programme complet qui a été particulièrement fouillé sur les Régions du Sud-Est, du Sud-Ouest et de l'Est.

L'ensemble du travail permet, dès maintenant, d'établir un contact étroit entre les Services de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction et M. TUJA prie les Chefs de l'Exploitation de prendre ce contact sans délai, en donnant à leurs Collègues du Matériel et de la Traction tous renseignements utiles sur les horaires, les tonnages et les trains exigeant par priorité des machines puissantes.

La totalité du programme porte, en mettant à part les trains drapeaux, sur un parcours journalier de 400.000 kms-trains, inférieur de 32 % à celui de mai 1939, pour permettre l'utilisation moyenne des trains d'environ 150 voyageurs et pour s'efforcer de diminuer le déficit résultant de cette partie du Service.

L'étude a été faite en se basant entièrement sur le parc de locomotives d'avant guerre et sur les puissances développées des machines à cette époque. La vitesse et le tonnage des trains seront fixés de façon à ne dépasser en aucun cas les limites compatibles avec ces puissances. En particulier, toute augmentation de la charge maxima sur une ligne déterminée par rapport au chiffre d'avant guerre devra donc avoir comme corollaire indispensable une réduction de la vitesse maxima de tracé.

La vitesse maxima sera maintenue au taux actuel pendant les deux ou trois premières années après la guerre avec retour progressif à mesure que la Voie l'autorisera, d'abord au taux de 110 sur certaines artères, puis aux vitesses maxima d'avant-guerre, au plus tard à l'expiration de ce délai.

En ce qui concerne la traction à vapeur, les vitesses de tracé seront de l'ordre de 80 à 85 kms pour les trains lourds. Quant aux charges maxima, déterminées suivant la règle indiquée plus haut, elles ne dépasseront pas en principe 650 tonnes sur les lignes à profil facile pour éviter les difficultés de démarrage. Exceptionnellement, une voiture de forcing pourra être incorporée dans le train, étant entendu que le poids de cette voiture interviendra d'une manière prépondérante dans la charge du train pour le calcul de son tracé.

M. TUJA précise d'ailleurs que les études des Régions portent, non pas sur la période de transition qui suivra la guerre, mais sur le régime stable qui sera adopté au bout de deux ou trois ans; dans l'intervalle, les réalisations dépendront des possibilités techniques.

2°) En ce qui concerne le Service des Marchandises, M. TUJA, se basant sur la présence éventuelle de 400.000 wagons et sur une rotation comparable à celle qui a été réalisée en 1942, tenant compte, d'autre part, de l'adoption du régime du trafic accéléré, chiffre à environ 205 millions de kms-trains (dont 70 millions en G.V. et 135 millions en P.V.), les parcours des trains de marchandises à admettre au bout d'un an. Il est possible qu'en raison des destructions survenues, ce nombre ne soit pas atteint aussi vite, mais les nécessités de la restauration économique feront à la S.N.C.F. une obligation de réaliser ce trafic dès que possible en disposant au plus vite du parc de locomotives utiles.

Quoi qu'il en soit, M. TUJA demande aux Chefs de l'Exploitation, en se basant sur les chiffres totaux qui précèdent, et en liaison avec le Service Central, de donner, chacun en ce qui le concerne, à leurs Collègues du Matériel et de la Traction, tous les éléments chiffrés utiles sur les services envisagés.

En conclusion, M. TUJA fait les remarques suivantes :

Il est bien entendu que le programme définitif sera arrêté qu'en entier accord avec les Services du Matériel et de la Traction, qui auront notamment à faire connaître leur avis sur les tonnages et les vitesses. Mais il souligne encore une fois l'importance de l'aspect financier du problème et la nécessité de réduire le déficit du service des Voyageurs. Il indique que deux questions exigent encore une mise au point :

- celle des trains internationaux, pour lesquels le Service Central M achève une importante étude,

Sur la Région de l'Ouest, la gare des Batignolles sera la gare locale du trafic accéléré (Vaugirard continuant néanmoins à être utilisé pour les wagons complets et pour les denrées); le transbordement du trafic accéléré s'effectuera dans une nouvelle gare à construire à La Folie; le triage se fera à La Folie pour les lignes de Mantes et de Dieppe, à Trappes (faisceau pair) pour les lignes du Mans et de Granville.

Les échanges entre Noisy-Juvisy et Trappes se feront par la Grande Ceinture Sud, ceux entre Noisy, La Folie et Ivry pourraient se faire par la Grande Ceinture grâce à des raccordements à établir à Choisy pour relier Ivry à Noisy, à Houilles pour relier La Folie à Noisy. En outre, on envisage de créer un raccordement au Bourget pour relier Noisy à L'Évangile par Aubervilliers, ce qui permettrait de réaliser des relations commodas via Petite Ceinture entre les trois Centres de La Folie, Noisy et Ivry.

Les trois gares de transbordement des trafics accélérés (Noisy, La Folie et Ivry) pourront ainsi se porter un mutuel secours.

Le projet de Juvisy ne permet la construction que d'un dépôt électrique, l'emplacement disponible étant insuffisant pour un dépôt mixte. Il conviendra donc d'électrifier par priorité Versailles-Valenton-Sucy-Massy-Juvisy, Juvisy-Villeneuve-Valenton et Juvisy-Corbeil.

La Commission Supérieure de l'électrification a d'ailleurs déjà pris position dans ce sens.

Les C.S.E. devront prendre contact avec les C.S.T. pour les tenir au courant de l'organisation détaillée des transports à envisager dans la Région parisienne et les renseigner sur l'importance des circulations prévues sur chaque relation, de manière que les Services de Traction puissent, à la lumière de ces renseignements, ainsi que des considérations précédentes, étudier la disposition et l'équipement des dépôts.

IV - Questions diverses -

1°) Situation générale des Régions -

L'acheminement des combustibles, en particulier sur la Région parisienne, continue à ne pas correspondre aux besoins vitaux de la Capitale; M. BERTHELOT recommande que l'on fasse un effort supplémentaire pour améliorer cette situation, en amenant tout au moins les trains de charbon sur le territoire de la H.V.D. Paris.

Il en résultera une dépense totale de 2 milliards 400 millions, répartie sur une dizaine d'années; mais on évitera, par ailleurs, une dépense de 350 millions pour la réfection d'installations vétustes qui, de toute façon, aurait dû être engagée et on économisera annuellement 80 millions par suite du non rétablissement des acheminements spéciaux de petite vitesse; au surplus, la reconstruction prendra à son compte une partie importante des crédits à engager.

Dans la région parisienne, les dépenses sont de l'ordre de 1.100.000.000 de francs en vue notamment de l'équipement des trois gares à très grand trafic: Paris-Ivry, Paris-Pajol et Paris-Batignolles et de l'aménagement des centres correspondants de réception ou de formation des trains d'acheminement accéléré.

Sur les régions du Sud-Est et du Sud-Ouest, des travaux importants s'inscrivent de toute manière dans la région parisienne, à savoir la réfection de Villeneuve et l'amélioration du groupe Juvisy-Brétigny, l'établissement à Juvisy des liaisons grandes lignes nécessaires entre S.O. et S.E. et de celles permettant l'accès à la banlieue d'Orsay, l'amélioration du triage de Paris-Ivry (Champ-Dauphin), la modernisation des installations des gares de Bercy et d'Ivry, équipées largement avec plaques.

Pour éviter la création d'un chantier de triage pour le trafic accéléré S.E. à Corbeil, il a été décidé de spécialiser le Sud-Ouest au trafic accéléré des deux Régions S.E. et S.O. et le Sud-Est à la P.V. des deux Régions.

Sur le Sud-Ouest, il y aura donc pour le trafic accéléré une gare locale et un chantier de transbordement à Ivry (détail et wagons complets), le triage s'effectuant à Juvisy dans le sens pair, à Champ-Dauphin dans le sens impair.

Sur le Sud-Est, toute la P.V. sera triée à la gare de Villeneuve; celle-ci qui sera complètement modernisée absorbera le travail de Juvisy; la gare de Bercy sera améliorée, de manière à pouvoir prendre tous les débords P.V. et toutes les denrées des deux Régions Sud-Est et Sud-Ouest.

On aurait pu, à la rigueur, laisser l'Est vivre sur lui-même avec Paris-Pajol et La Villette-Hébert pour le local et le transbordement et Pantin pour le triage du trafic accéléré, mais le résultat aurait été médiocre sur le Nord malgré la création obligatoire d'un faisceau important à La Chapelle-Intérieure. C'est pourquoi on fusionnera également le trafic accéléré des deux Régions Est et Nord: la gare de Paris-Pajol servira de gare locale pour le trafic accéléré des deux Régions, les wagons complets et les groupages étant néanmoins traités à La Villette-Hébert; le transbordement ainsi que le triage des wagons complets et du trafic accéléré des deux Régions s'effectueront à Pantin. La P.V. sera répartie entre les deux Régions: La Chapelle-Intérieure et Charbons ainsi que La Villette-Hébert comme gares locales, La Chapelle-Triage et Pantin comme gares de triage.

- celle des autorails, qui fait, dès à présent, l'objet d'un examen spécial dans les Régions suivant les directives du Service Central.

M. PONCET insiste vivement sur la nécessité de ne dépasser en aucun cas, dans les études de tracés, les puissances développées avant guerre et de fixer en conséquence les charges maxima et les vitesses. Les machines de vitesse travaillaient déjà avant la guerre à la limite de leur puissance et tant qu'on ne disposera pas de nouvelles machines, aucune dérogation à cette règle ne peut être admise. Il demande aux Chefs de Service de ne jamais la perdre de vue.

En ce qui concerne l'éventualité de la commande de machines puissantes à voyageurs à la fin des hostilités de façon à pouvoir les mettre en service au bout de deux ans, elle fait l'objet d'un échange de vues.

Etant donné que le parc des machines à voyageurs (vapeur) n'a subi que des destructions estimées jusqu'à présent assez faibles, que les parcours d'avenir des trains de voyageurs ne dépasseront pas les 2/3 de ceux du temps de paix et que le matériel à voyageurs à construire sera sensiblement allégé, M. BERTHELOT conclut, après discussion, en estimant que le parc de machines à voyageurs d'avant guerre sera vraisemblablement suffisant pour assurer les services d'après guerre et pour attendre la date, relativement lointaine, où l'on pourra disposer de prototypes nouveaux.

Ce n'est qu'au cas où les destructions à venir nécessiteraient des acquisitions nouvelles, compte tenu de la réduction à apporter aux parcours d'avant-guerre, qu'une commande pourrait être envisagée. Elle devrait alors porter sur des machines lourdes à 4 essieux, probablement du type 241 C 1, mises au point sur la Région du Sud-Est. Ces machines rendraient notamment d'excellents services sur le parcours Laroche-Dijon, en attendant l'électrification.

3°) M. TUJA fait remarquer que les prototypes très puissants de machines voyageurs (type 242) actuellement à l'étude ne trouveront peut-être qu'un emploi très limité, compte tenu de l'allégement projeté des voitures et de l'accélération de l'électrification. Il sait qu'en construisant ces machines, on désire avant tout donner aux locomotives une marge de puissance importante pour diminuer leurs frais d'entretien, mais il pense que la question demandera un examen approfondi avant toute décision définitive.

M. PONCET est bien d'accord pour subordonner toute commande de série à un nouvel examen. Mais comme il faut néanmoins prévoir le renouvellement du parc, il est indispensable d'étudier et de mettre au point un prototype offrant la marge de puissance qui manque actuellement à nos machines de rapides.

M. BERTHELOT donne son accord.

4°) M. TUJA fait observer que toute la politique financière des services Voyageurs est basée sur le décompte des parcours kilométriques. On peut se demander s'il ne conviendrait pas, dans le calcul des parcours, de faire une différence entre le train de lignes secondaires et le train de grandes lignes, qui introduit des sujétions très lourdes de service et de circulation pour l'Exploitation et d'entretien des machines pour le Matériel et Traction. La question est réservée pour l'instant.

5°) Enfin, M. TUJA pose le problème de l'exploitation des lignes secondaires.

Les destructions considérables qui se sont produites depuis deux mois et qui ont entraîné la disparition ou la détérioration d'un nombre considérable de voitures, conduisent à reconsidérer la question.

Jusqu'à présent, la S.N.C.F. s'était plutôt orientée vers une politique modérée en matière d'autorails et avait envisagé, par étapes, une commande importante de voitures d'un type spécial pour lignes secondaires, surtout dans le but de procéder au rajeunissement de ce matériel dont l'âge moyen dépasse 33 ans.

M. TUJA se demande s'il ne serait pas préférable d'adopter, au contraire, pour les lignes secondaires, une politique de traction nouvelle dans laquelle, mis à part tous les mouvements très fréquentés (trains ouvriers, trains de banlieue, trains omnibus lourds de grand parcours), la traction serait assurée par moteur Diesel. Et par cette voie, on peut viser à l'emploi soit d'autorails des types connus par la S.N.C.F., soit de tracteurs Diesel de 1.100 CV. La construction ne paraît présenter aucun problème en raison des réalisations à l'étranger. Les tracteurs permettent notamment l'accélération de permettre d'assurer le trafic accéléré et le trafic P.V. et d'éviter tout recours à la vapeur en cas d'affluence de voyageurs. Ce dernier point est très important et attire spécialement l'attention sur lui. Dans cette solution, le parc voyageurs remorqué sur les lignes secondaires se composerait uniquement de remorques légères.

M. BERTHELOT marque son accord sur cette orientation nouvelle de l'exploitation des lignes secondaires. Pour qu'on puisse se rendre compte du champ d'application de ces formules, il demande qu'on en fasse une étude précise, au moins dans un certain nombre de cas particuliers. Le Service Central M fera le nécessaire en accord avec le Service Central T.

Quoi qu'il en soit, il paraîtrait indiqué de disposer d'une voiture de lignes secondaires qui soit adaptée aussi bien à la traction Diesel qu'à la traction vapeur, et dont le tonnage ne dépasserait pas, par conséquent, 24 T environ. Cette voiture serait munie du tamponnement normal et ne pourrait évidemment pas avoir la résistance des voitures du type 32 T. On pourrait même, à la rigueur, admettre que, lorsqu'elle serait incorporée exceptionnellement dans un grand train avec d'autres voitures du type normal, elle soit placée en queue.

La question du chauffage des rames remorquées par engin de traction à moteur Diesel qui, jusqu'à présent, n'a pas reçu en France de solution vraiment satisfaisante, devra faire l'objet d'une étude et éventuellement d'essais.

5°) Enfin, se plaçant à un point de vue tout à fait général, on peut se demander si, dans les années qui suivront la guerre, la S.N.C.F. compte travailler à "traction forte" ou à "traction faible". Dans la première solution, la Traction dispose d'un parc suffisant pour mettre constamment à disposition de l'Exploitation, et à première demande, toutes les machines utiles; dans la deuxième solution, au contraire, les réalisations de l'Exploitation restent entièrement subordonnées aux possibilités de la Traction. La réponse à cette question revêt une importance particulière parce que c'est d'elle que dépend le volume à donner, dans les projets de reconstruction, aux faisceaux de réception, d'attente et de relais.

M. BERTHELOT estime qu'il n'y a pas lieu de trancher la question par oui ou par non. La S.N.C.F. adoptera une solution moyenne dans laquelle elle évitera de demander à la Traction des efforts coûteux en l'obligeant à répondre aux exigences de l'Exploitation dans toutes les circonstances; mais elle saura aussi s'équiper suffisamment en moyens de traction pour éviter des difficultés trop sérieuses dans l'exécution du service. Elle s'efforcera au total de concilier le souci d'assurer une bonne marche du service avec celui d'éviter l'emploi d'un parc trop important.

La conclusion est donc que, dans les travaux à prévoir, on donnera, mais sans exagération, aux faisceaux annexes des gares-marchandises, un volume suffisant pour faire face à des à-coups inévitables dans la fourniture des moyens de traction.

III - Répercussions sur les installations de la Traction du nouveau régime de la vitesse accélérée et des électrifications de la Région Parisienne -

M. TUJA rappelle les principes retenus pour l'acheminement des transports pour lesquels la vitesse est un élément primordial; plutôt que de rétablir après la guerre les acheminements spéciaux de petite vitesse, qui ne résolvait le problème que d'une façon imparfaite et qui étaient une source de difficultés pour les gares de correspondance tout en leur occasionnant des dépenses élevées de manoeuvres, il a été décidé de créer une organisation autonome d'acheminement accéléré, qui se substituerait à l'organisation G.V. actuelle et qui engloberait à la fois les transports assurés actuellement en grande vitesse et certains transports actuels de petite vitesse particulièrement intéressants.

Dans les petites gares, la nouvelle organisation ne nécessitera que quelques modifications peu importantes des installations, qui, en principe, continueront à être utilisées dans leur état actuel.

Dans les grandes gares, au contraire, et plus particulièrement dans celles de la région parisienne, la nouvelle organisation exigera des remaniements importants des installations.

M. BERTHELOT demande au Service T de réfléchir, dès à présent, à la question, en vue d'entreprendre les études utiles. La nouvelle voiture du type 24 T serait, en partie du moins, substituée à la voiture pour lignes secondaires du type 29 T qui a été étudié.

II - L'Acheminement des charbons du Nord - Questions diverses de principe -

La Région du Nord a soumis à la Conférence une étude faite en commun par les Services de l'Exploitation et de la Traction et qui traite du problème de l'acheminement des charbons du Nord, en même temps que de certaines questions de principe.

1°) A propos de l'acheminement des charbons du Nord, une question préalable se pose, c'est celle de la construction éventuelle d'une ligne spécialisée entre le Nord et la Région parisienne. M. BERTHELOT estime que, jusqu'à nouvel ordre et sauf circonstances spéciales, il n'y a pas lieu de retenir ce projet.

2°) Dans un autre domaine, on peut se demander si, pour maintenir un état normal d'entretien des machines, il y a lieu de persévérer dans la politique des trains de charbon de fort tonnage. La réponse est affirmative pour des questions de prix de revient et de tarification, mais on commandera des machines suffisamment puissantes (types 150 ou 152) pour adapter la puissance des machines au tonnage des trains.

3°) Un autre problème de principe se pose, soulevé par le Service T. Sur les lignes à trafic dense et bien réparti dans les 24 heures, on obtient un rendement élevé des locomotives avec des étapes choisies de façon que, entre deux points de relais successifs, les machines effectuent, en service régulier, l'aller et le retour dans la même période de travail. Cette méthode a en outre l'avantage de réduire les repos hors-résidence. La Région Nord a étudié l'application de ce régime à la plus grande partie de ses lignes. M. BERTHELOT estime que, prise sous cette forme, la solution du problème est trop absolue; elle doit être réglée par cas d'espèce en calculant soigneusement les prix de revient. En multipliant les relais à l'excès, on aboutirait en effet à des dépenses très importantes pour les faisceaux d'attente et de relais et on préjudicierait la rotation du matériel.

Pour s'en tenir au cas précis de l'acheminement des charbons du Nord sur la Région Parisienne, on peut envisager les deux solutions suivantes :

- ou bien les trains seront conduits jusqu'à des relais au niveau de la Somme (Longueau, Ternier) et, de là, seront acheminés sur la Région Parisienne;

- ou les trains

.....

l'importance de la question et invite les C.S.E. à mettre tout en œuvre pour donner satisfaction aux demandes qui pourront leur être faites, de manière que la S.N.C.F. puisse participer activement à la réussite de l'opération d'intérêt national que constitue le ravitaillement de la population parisienne.

III - Examen du rapport de la Commission Delacarte sur les facilités à offrir au Public dans les gares-marchandises et sur les embranchements particuliers -

M. TUJA rappelle que M. le Directeur Général a approuvé les conclusions du rapport de la Commission Delacarte sur les facilités à offrir au Public dans les gares de marchandises et sur les embranchements particuliers; il invite les C.S.E. à présenter leurs observations à ce sujet, comme il avait été prévu au cours de la réunion du 11 juillet dernier (Mémento n° 241).

Les C.S.E. n'ont pas d'objection de principe à formuler.

M. GILMAIRE indique qu'un grand nombre de villes plus ou moins détruites par suite d'actions de guerre recevront, immédiatement après la fin des hostilités, un grand nombre de trains complets de matériaux destinés à la reconstruction; ces matériaux devront être stockés avant d'être répartis sur les différents chantiers, et il se demande si la S.N.C.F. n'aurait pas intérêt à admettre chez elle de tels centres de stockage sous forme de location. La Réunion ne voit pas d'inconvénients à cette formule, qui pourra d'ailleurs varier suivant les circonstances et les conditions locales.

Se plaçant ensuite sur le terrain des vues d'avenir, M. GILMAIRE se demande si la S.N.C.F. n'aurait pas intérêt à faciliter la mise en valeur des terrains industriels avec raccordement ferroviaire. La Conférence estime que cette opération peut être envisagée dans le cadre des projets d'urbanisme, le rôle de la S.N.C.F. se bornant en principe à acheter le terrain nécessaire à l'établissement de la voie-mère et à construire cette voie.

M. TUJA attire ensuite spécialement l'attention des C.S.E. sur l'installation des gares-marchés dans les grands centres, dont il fait ressortir toute l'importance et tout l'intérêt. Cette question ne peut d'ailleurs être résolue que sur le plan local, et des négociations doivent être entamées, par cas d'espèce, avec les organismes intéressés. Les C.S.E. sont priés de tenir le Service Central du Mouvement et le Service Commercial au courant de leurs tractations; ils adresseront à ces Services leurs propositions au fur et à mesure de la mise au point des différents projets. Il est d'autre part convenu que la Région du Sud-Est enverra aux autres Régions les projets des gares-marchés de Marseille et Lyon-Perrache II, qui sont déjà terminés.

Sécurité en vue des études relatives à la reconstruction (Mémento C.S.E. n° 241 du 11 juillet 1944).

2°) Mesures à prendre dès la fin des hostilités en ce qui concerne l'Exploitation -

M. TUJA expose qu'étant donné les destructions massives effectuées dans les grands triages de la S.N.C.F., ceux-ci ne sont pas en mesure de reprendre leur rôle dès la fin des hostilités. L'acheminement des marchandises devra s'effectuer à ce moment le plus possible par trains complets; il sera néanmoins nécessaire d'effectuer des opérations élémentaires de manœuvres et de formation.

M. TUJA demande aux Représentants des Régions de réfléchir à la question et d'établir des programmes tenant compte de l'état des destructions et qui comprendront les solutions temporaires à adopter en attendant les réalisations plus importantes qui pourront suivre. Les Régions tiendront le Service Central au courant des grandes lignes de leurs études.

3°) Instructions sur les attributions des D.C. et A.L.

M. TUJA indique aux C.S.E. que la H.V.D. Paris a adressé récemment à la S.N.C.F. un projet d'Instruction réglant les attributions respectives des Postes de Commandement et des Zugleitungen en ce qui concerne l'établissement à heures fixes d'un programme commun d'acheminement des trains.

La S.N.C.F. a établi un contre-projet et, à la suite d'une conférence qui a réuni les Représentants de la S.N.C.F. et de la H.V.D., cette dernière va mettre un nouveau texte au point.

M. TUJA indique les principes de l'organisation envisagée.

- ou bien les trains (1) seront éliminés, en une seule étape de machine, sur la Région parisienne soit au départ des Mines, soit après avoir été conduits à la sortie des mines jusqu'à des relais placés à l'origine des grands itinéraires, en bordure immédiate du Bassin Minier.

Cette deuxième solution paraît préférable à la première, car par un choix judicieux des dépôts et des relais, elle doit permettre l'exécution du parcours principal sans escale et avec emploi exceptionnel de la double équipe. Il en résultera une bonne utilisation du parc moteur et du personnel de conduite. Cette solution aura en outre le grand avantage de faciliter l'établissement de roulements réguliers qui doivent être recherchés à tout prix.

M. BERTHELOT demande à MM. BOGARDIN et PARMANNIER de faire le plus rapidement possible une étude de cette importante question et d'en soumettre les conclusions. Ils auront notamment à examiner si les installations de relais actuelles sont suffisantes pour répondre au programme précédent et s'il y a lieu de les compléter.

L'étude devra d'ailleurs chiffrer les dépenses des diverses solutions en tenant compte tant des I.F. (charges de capital et entretien) que des machines et des wagons (charges de capital et entretien) pour les comparer entre elles et avec les dépenses de la solution utilisée avant la guerre.

4°) Le Service de la Traction désire d'autre part étaler les trains sur les 24 heures de la journée. Cette opération est difficilement compatible sur les lignes à double voie très chargées, avec la circulation des trains de voyageurs et de messageries; en raison de son intérêt, elle milite, dans le cas d'espèce, en faveur du triplement de la section Arras-Tongueau, travail au sujet duquel M. BERTHELOT émet un avis favorable.

Ce souci de répartir les trains dans la journée peut d'ailleurs conduire à augmenter un peu la consistance des installations de relais à prévoir en bordure du bassin minier, mais seulement dans la mesure où les mines ne pourraient pas elles-mêmes étaler la formation et la livraison des trains au départ.

Enfin, il faut prévoir que les périodes de fort trafic houiller (novembre et décembre en général) doivent être couvertes par une utilisation intensive des moyens : il importe notamment, à ce moment là, d'accélérer la rotation du matériel, tant moteur que porteur.

.....

(1) Soit des trains complets au sens tarifaire, soit des trains complets formés par agglomération de rames au départ de plusieurs mines pour la même zone.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. n° 243

EX-1844A-8100*

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

Mémento n° 243

Séance du 25 Juillet 1944

I - Situation générale des Régions -

L. TUJA constate qu'un gros effort a été fait par les Régions intéressées pour acheminer les trains de charbon indispensables aux besoins vitaux de la population parisienne. Il reste encore, cependant, un assez grand nombre de trains de charbon en attente; tout doit être mis en oeuvre pour accélérer leur livraison.

M. LAMARQUE indique qu'une amélioration s'est manifestée récemment sur la Région du Nord, où les programmes élaborés en commun par le P.C. de Douai et la Z.L. sont maintenant à peu près respectés. Il souligne, toutefois, qu'il subsiste un problème de traction pour assurer l'écoulement des trains en attente dans les Mines, ces dernières ayant effectué depuis quelques jours des chargements massifs. Il pense que, sur l'E.B.J. Lille, la situation Traction va s'améliorer, du fait de la réception de 160 locomotives en retour d'Allemagne. Par ailleurs, la Région du Nord a organisé des relais à Noyon uniquement pour les trains de G.S.P.; cette nouvelle organisation peut donner des résultats satisfaisants s'il ne se produit pas trop d'interceptions de voies.

M. MERCIER indique que le nombre de trains de charbon en attente pour la Région parisienne est actuellement fortement réduit sur la Région du Sud-Est, d'autre part, la fourniture de matériel vide au bassin de Blanzay s'est nettement améliorée.

En ce qui concerne l'acheminement des denrées sur la Région parisienne, M. TUJA expose les efforts faits pour le transport de denrées par camions sur les itinéraires actuellement impraticables par fer et les conditions dans lesquelles la S.N.C.F. devra éventuellement prêter son concours. Il souligne

M. TUJA indique enfin que, dans les projets de reconstruction ou d'amélioration à élaborer pour les gares importantes (environ 100 gares sur la S.N.C.F.), il y a lieu d'envisager l'établissement d'un quai pour le chargement et le déchargement des remorques rail-route.

M. BOYAUX est, de son côté, d'accord sur les conclusions du rapport de la Commission. Il souligne toutefois, en ce qui concerne la question des engagements de fidélité, la nécessité d'être prudent et de rechercher des formules assez souples et susceptibles de donner satisfaction à la clientèle sans la heurter.

M. SOULARD insiste sur la nécessité de renouveler et de rajeunir l'outillage de manutention et de pesage des gares, en général désuet à l'heure actuelle. Un gros effort doit être entrepris pour doter à l'avenir la S.N.C.F. de moyens modernes analogues à ceux de l'industrie.

M. BOYAUX propose finalement que soit établi un tableau récapitulatif des différentes propositions de la Commission avec, en regard de chacune d'elles, les organismes (Services Centraux, Régions) chargés de suivre leur exécution. La Réunion est bien d'accord à ce sujet; M. DELACARTE est chargé d'établir ce document, qui sera adressé aux Services Centraux M et C et soumis à l'approbation de M. le Directeur Général.

III - Examen de certaines dispositions concernant les aménagements du matériel prévu pour l'exploitation de la banlieue électrique -

Le Service Central du Matériel a adressé, pour avis, au Service Central du Mouvement une note relative aux modifications qui pourraient être apportées aux aménagements du matériel prévu pour la desserte de la banlieue électrique (automotrices type ARC), matériel dont les dispositions de principe ont été adoptées par la Commission Supérieure d'Electrification, ces dispositions pouvant toutefois faire l'objet, le cas échéant, des retouches de détail qui pourraient être jugées nécessaires.

Les modifications dont il s'agit ont été étudiées pour tenir compte de diverses observations présentées par M. DULAS en ce qui concerne le matériel devant desservir la banlieue Sud-Ouest. Ces observations ont trait à :

- 1°) l'insuffisance de la largeur des portes,
- 2°) la répartition des places de 2° classe en travées de 5 places au lieu de 4,
- 3°) la réduction de la proportion du nombre des places de 2ème classe.

On présentée par le Service Central du matériel comporte une voiture ayant 3 portes de 1m20 et offrant un total de 155 places assises dont 29 de 2ème classe (18,7 %), ces dernières disposées sur des travées de 5 places.

La réunion procède à un échange de vues sur la question.

M. LEROUX estime qu'il convient de conserver le principe des travées de 2ème classe à 4 places pour maintenir le seul avantage de confort qu'offrent les places de 2ème classe des voitures de banlieue vis à vis de celles de 3ème classe.

Après discussion et étant donné qu'il existe déjà des compartiments de 2ème classe comportant 5 places par travée sur les banlieues Nord, Ouest et Sud-Ouest, il est envisagé d'adopter pour le matériel banlieue à construire, les dispositions suivantes :

1°) la largeur des portes serait fixée à 1m20. La question de l'installation d'une barre d'appui au milieu de la porte est réservée,

2°) les travées de 2ème classe comporteraient 5 places,

3°) les dispositions des compartiments de 2ème classe seraient telles que l'on puisse affecter, suivant la nature de la clientèle de la banlieue intéressée, soit 4 compartiments de 2ème classe, représentant 38 places, soit 3 compartiments de 2ème classe, représentant 29 places,

4°) les règles d'aménagement des places de banlieue adoptées jusqu'ici (proportion des voyageurs debout égale à 60 % du nombre total des voyageurs, chacun des voyageurs debout occupant la surface minimum admissible, soit 0 m2 17 en 3ème et 0 m2 20 en 2ème classe) ne devraient pas être considérées comme intangibles et les aménagements devraient être conçus de manière à offrir le maximum de places.

M. TOURNEUR est chargé de faire mettre au point un diagramme définitif du type ARC tenant compte des décisions précédentes.

Ce diagramme sera soumis à M. le Directeur Général.

IV - Questions diverses -

1°) Organisation de la reconstruction -

M. TUJA rappelle à M. DODRICH et GILMAIRE qu'ils doivent lui fournir chacun un Inspecteur supplémentaire pour renforcer la Division Centrale de la Réglementation et de la

.....

REUNION

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

LELENTO N° 244

Séance du 8 Août 1944

I - Questions de Mouvement. -

1°) Service de banlieue du 14 août 1944 -

M. TUJA expose que, le lundi 14 août prochain, le service du Métropolitain est prévu seulement de 13 h à 22 h; il sera ensuite supprimé jusqu'au 16 août à 6 h. Il est vraisemblable qu'un grand nombre d'entreprises ou de bureaux chômeront, totalement ou partiellement. Il y a lieu, dans ces conditions, d'examiner les mesures à prendre en ce qui concerne le service de banlieue du 14 août.

La question sera probablement réglée dans la soirée du 10 août.

2°) Réduction de la consommation d'énergie électrique -

M. DARGEOU expose que la S.N.C.F. consomme actuellement 210.000 Kw/h par jour, dont 130.000 pour le Service T, 75.000 pour les Ateliers et 10.000 pour le Service EX.

Cette consommation doit être réduite à 100.000 Kw/h et M. le Directeur Général a demandé que la part du Service EX fasse l'objet d'une réduction massive.

A cet effet, il y aura lieu de supprimer les montecharges, les tracteurs à bagages, l'éclairage des guichets, postes de contrôle, bureaux et quais, ainsi que des installations annexes (bibliothèques, devantures, locaux loués, etc....). Si, dans certaines circonstances, l'éclairage est néanmoins nécessaire, il devra être réduit au strict minimum.

.....

En ce qui concerne la banlieue électrique, la réduction de consommation devra être obtenue en concentrant les trains sur des périodes aussi courtes que possible, de manière à permettre la suppression de certaines sous-stations.

Des Inspecteurs du Service Central du Mouvement seront désignés pour aller sur place dans les gares de Paris et y constater les mesures prises, de manière à permettre au Service d'en rendre compte à M. le Directeur Général.

D'autre part, M. CHAMAYOU a été chargé de renseigner chaque jeudi M. le Directeur Général sur les dispositions qui auront été prises et les résultats obtenus; il se renseignera auprès des Régions dans l'après-midi du mercredi; M. TUJA demande aux C.S.E. de prendre les dispositions utiles pour faire renseigner M. CHAMAYOU sur ce qui aura été fait sur leur terrain.

3°) Acheminement des trains de charbon sur la Région Parisienne -

M. TUJA indique que la situation de l'approvisionnement en charbon de la Région Parisienne s'est sensiblement aggravée; la plupart des itinéraires étant interceptés presque constamment par suite de bombardements ou d'attentats, il n'a été acheminé depuis quelques jours qu'un nombre très réduit de trains de charbon sur la Région Parisienne; de ce fait, les stocks destinés au Gaz et à l'Électricité sont en constante diminution.

M. TUJA demande aux C.S.E. de faire un effort particulier pour passer le maximum de trains de charbon dès que les itinéraires deviennent praticables.

M. DARGEOU indique qu'il a été admis par la H.V.D. que la Région du Nord aurait la possibilité d'acheminer 4 trains de houille sur la Région Parisienne par l'itinéraire Hirson - Laon et 2 trains par les autres itinéraires.

Pour la Région de l'Est, un quart de la totalité des trains (voyageurs non compris) sera réservé au trafic français et principalement aux charbons.

La Région du Sud-Est a un grand nombre de trains de charbon en attente d'acheminement par suite de coupures. M. TUJA invite M. DELACARTE à faire pousser ces trains sur les obstacles, de façon à pouvoir les acheminer dès la disparition des interceptions.

.....

De nombreuses gares, plus ou moins atteintes par les événements, seront, à ce moment, dépourvues de collections d'instructions et il faudra leur en fournir rapidement de nouvelles; pour permettre aux agents éloignés de la S.N.C.F. depuis un certain temps (prisonniers, détachés à la Reichsbahn), ainsi qu'aux nouveaux agents, de réapprendre ou d'apprendre leur métier.

M. SOULARD estime qu'à cette occasion, il y aurait lieu d'alléger les instructions actuelles d'un grand nombre de prescriptions édictées pendant le temps de guerre et qui deviendront sans objet. Il lui semble qu'il conviendrait de procéder, dès maintenant, à la révision des principales instructions, de manière à pouvoir être en mesure de les imprimer rapidement dès la fin des hostilités.

Il préconise, en outre, la création de "Manuels" contenant l'essentiel de ce que doivent savoir les agents assurant les fonctions les plus courantes.

M. TUJA est d'accord sur les propositions de M. SOULARD, et il lui demande de faire examiner ce qu'il est possible de faire en ce qui concerne la révision des principales instructions.

Au sujet de la création éventuelle de "Manuels", M. TUJA précise qu'il ne s'agit pas de publier de nouveaux documents, mais de rassembler en un même fascicule les extraits des Instructions fondamentales que doivent connaître les agents chargés des principales fonctions.

Modifications aux plans-types.-

Comme il a été indiqué plus haut, il pourra être admis que soient apportées un certain nombre de modifications aux plans-types établis par le Service V. Toutefois, le représentant de ce dernier Service insiste pour que les modifications que les Régions seront éventuellement appelées à demander n'affectent pas le vestibule, de manière à conserver l'harmonie des dimensions, mais portent uniquement sur le nombre de travées affectées aux principaux locaux : bureaux, bagages, etc...

En terminant, M. TUJA attire l'attention de M. PEIRANI sur le caractère attrayant et commercial des réalisations adoptées pour les gares de l'Europe Centrale. Il demande à M. PEIRANI d'y réfléchir et se propose d'en entretenir M. PORCHEZ.

III - Examen des possibilités d'application au chemin de fer des études et travaux réalisés par les établissements BELIN à Rueil pour la transmission à distance des documents.-

M. TUJA expose les constatations qu'il a faites au cours de sa récente visite, avec M. PORCHEZ, des Etablissements BELIN à Rueil, qui ont étudié et mis au point, depuis plusieurs années, un procédé de transmission à distance.

Les résultats obtenus sont très remarquables; en particulier, certains documents complexes et de nature très variable sont reproduits de façon parfaite dans leurs moindres détails. M. TUJA se demande quelles seraient les possibilités d'application de ce procédé au chemin de fer.

Il semble que les télé-imprimeurs, dont l'emploi est largement prévu dans les projets d'avenir d'équipement de la S.N.C.F., répondent fréquemment aux besoins. Il est néanmoins possible que, dans un certain nombre de cas particuliers, l'appareillage construit par M. BELIN soit susceptible de rendre des services à la S.N.C.F., notamment pour la transmission de documents entre Services Régionaux et certains Arrondissements éloignés.

Il est entendu que les C.S.E. réfléchiront de leur côté à la question. En première étape, la Région du Sud-Est examinera les possibilités d'emploi du procédé Belin pour les relations entre Paris et les Arrondissements de Marseille ou Lyon.

IV - Révision des principales Instructions - Création de "Manuels" à l'usage des agents.-

M. SOULARD a saisi le Service Central du Mouvement de la question de la réimpression, après les hostilités, des Instructions de la S.N.C.F.

II - Examen des plans-types de bâtiments des voyageurs -

M. TUJA expose qu'en vue de faciliter et d'accélérer la reconstruction des gares détruites par suite d'actions de guerre, le Service V a établi un certain nombre de plans-types de BV de gares de différentes classes. Ces plans-types ne sont bien entendu pas intangibles et, lors de l'établissement de leurs programmes, les Régions pourront demander certaines modifications; il sera tenu compte de ces desiderata qui devront néanmoins porter sur des modifications relativement peu importantes et qui devront être justifiées par les conditions locales ou les particularités du trafic.

M. TUJA indique ensuite que les projets dont il s'agit ne concernent pas certains cas particuliers, comme la banlieue parisienne - dont les gares détruites sont en très petit nombre et feront l'objet d'un examen par cas d'espèce - et les lignes coordonnées. Pour ces dernières, on n'envisagera que des installations réduites pour les colis et wagons complets, sous la direction d'un gérant ou d'une gérante, en principe logé.

M. BOYAUX précise d'ailleurs que, dans la situation actuelle, la desserte par fer constituera la majorité des cas, qu'il s'agisse de lignes coordonnées ou d'autres lignes. Les colis seront donc traités en gare, sauf pour des localités éloignées des gares sur les lignes où le transport des colis sera prévu par camion.

Avant de procéder à l'examen détaillé des différents plans et de recueillir les observations des Régions, M. TUJA estime indispensable de résoudre un certain nombre de questions de principe importantes.

Locaux bagages et trafic accéléré -

Les bagages et colis express seront dans tous les cas traités au B.V.

En ce qui concerne le trafic accéléré, deux solutions à envisager :

1°) si le service est assez important pour qu'il lui soit affecté un personnel spécialisé se tenant en permanence sous halle, tous les colis seront remis à cet endroit. La halle pourra être séparée du B.V.; mais il y aura intérêt à l'en rapprocher le plus possible. Dans ce cas, le bureau commun sera affecté uniquement aux agents des billets et du mouvement, ses dimensions pourront être réduites (une variante à certains plans devra être établie pour tenir compte de ce fait);

2°) si le service des colis est assuré par du personnel non spécialisé, il s'effectuera au B.V. ou à proximité immédiate de celui-ci. Dans cette dernière hypothèse (petites gares), deux cas sont à envisager :

a) s'il n'y a que des colis isolés acheminés par trains de passage, on installera simplement un magasin à niveau du sol, placé en bout du B.V., avec, au besoin, un petit quai en bout pour faciliter la manutention, dans le magasin ou à l'extérieur de celui-ci;

b) si la gare reçoit ou expédie des wagons de groupage ou complets détail, il sera nécessaire de construire une halle comportant un quai surélevé et une ou plusieurs voies de desserte; cette halle sera, autant que possible, accolée au B.V.

On peut d'ailleurs envisager une solution mixte comportant un magasin en bout du B.V. pour les colis isolés, et une petite halle pour les grosses expéditions; les agents seront en général au B.V. et accompagneront à la halle les clients ayant de grosses expéditions.

Les C.S.E. sont en principe d'accord sur ces dispositions. Ils demandent, toutefois, qu'on réexamine les dispositions de détail de façon à éviter, quand il y a seulement un magasin, que les grosses remises soient faites à la bascule à bagages; ils demandent également que l'on recherche les dispositions donnant le maximum de commodité pour le public et le personnel, en simplifiant l'accomplissement des opérations de remise des écritures, reconnaissance, pesage, timbrage, etc... et conservation des colis. En outre, les accès au local des bagages et au magasin devront être séparés du public par une clôture.

Il est décidé que les questions qui précèdent seront examinées d'urgence par une Sous-Commission comportant un représentant de la Division des Bâtiments du Service V, de la 3ème Division du Service M et des Divisions E des Régions de l'Ouest et du Sud-Est.

Salles d'attente.

Les plans-types ne prévoient de salle d'attente qu'à partir des gares de 4ème classe seulement. La réunion est bien d'accord sur ce point, et elle estime que ces locaux doivent être conçus pour pouvoir être accessibles soit du vestibule, soit des quais; mais on ne construira qu'une seule porte.

Pour les gares de correspondance, on prévoira l'accès sur le quai; pour les autres gares, on prévoira l'accès côté vestibule. Il en sera de même, en principe, pour les gares auxquelles aboutit un service d'autobus; toutefois, s'il existe en même temps une correspondance par fer importante, on pourra être conduit à établir deux salles d'attente.

Postes de block.

Sont prévus dans le B.V. jusqu'aux gares de 4ème classe; mais il n'en existera pas dans toutes celles-ci (gares à block automatique, par exemple). Le Service V devra donc prévoir une variante à ses plans.

Bureaux des agents et du Chef de gare.

En principe, tous les agents, sauf ceux qui sont spécialisés au service des marchandises, sont réunis dans un bureau commun.

En ce qui concerne les bureaux de chefs de gare, les C.S.E. seraient d'avis de n'en prévoir seulement qu'à partir de la 5ème classe; en pareil cas, il conviendrait qu'ils soient séparés du bureau commun par une porte vitrée.

W.C. pour le public et locaux annexes.

Tous les C.S.E. indiquent que les plans-types ne prévoient pas de local pour le rangement des différents outils, ustensiles de lampisterie, imprimés, etc...; il conviendrait de prévoir un tel local en réduisant au besoin les dimensions envisagées pour les W.C. réservés au public.

Le local dont il est question ci-dessus sera souvent d'ailleurs placé dans un bâtiment annexe (qui pourrait également comporter les W.C.) dans les gares d'une certaine importance (4ème classe et au-dessus).

Les C.S.E. sont en majorité d'avis de ne pas prévoir en principe de W.C. dans le B.V. lui-même. Lorsqu'il n'y aura pas de bâtiment annexe, les W.C. pourront cependant être établis dans le B.V. dans les gares jusqu'à la 5ème classe, à la condition, toutefois, qu'il y ait l'eau courante.

Logements.

En dehors du logement du chef de gare qui sera prévu de toute façon, il y aura lieu de prévoir, pour les gares de 6ème et 5ème classes, une chambre d'intérimaire.

Dans les gares dont l'effectif comporte le personnel de remplacement, pas de chambre d'intérimaire. Dans les gares où le remplaçant du chef de gare est un sous-chef ou un facteur-chef, prévoir si possible deux logements : l'un pour le chef de gare, l'autre pour son remplaçant, mais à condition que ces logements restent assez vastes (3 chambres au moins).

S. N. C. F.
REGION DE L'EST
- 4 SEPT 1944
Division Administrative

1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976

Indépendamment du compte-rendu téléphonique journalier, les Régions voudront bien adresser chaque semaine au Service Central M une carte indiquant les lignes ou sections de lignes sur lesquelles on est certain de pouvoir circuler et celles qui sont encore interceptées. Le Service Central du Mouvement précisera les conditions dans lesquelles cette carte hebdomadaire devra être établie.

• • • •

III - Exécution des transports militaires alliés -

M. TUJA expose aux C.S.E. les grandes lignes de l'organisation qu'on est en train de mettre sur pied pour régler l'exécution des transports militaires alliés.

M. TUJA indique aux C.S.E. les principaux itinéraires ferrés dont le rétablissement est estimé comme particulièrement intéressant par les autorités militaires alliées.

IV - Libération des wagons immobilisés dans la région parisienne -

Le matériel immédiatement disponible dans les gares de la région parisienne a été évalué tout à fait approximativement à 9.000 wagons, dont 4.000 couverts, 3.000 tombereaux et 2.000 plats. Ce matériel est tout à fait insuffisant pour permettre l'exécution des transports militaires et pour assurer le ravitaillement de Paris; c'est pourquoi il est urgent de libérer les wagons sous charge qui se trouvent actuellement dans la partie du territoire déjà libérée.

Le travail essentiel des gares consiste pour le moment à reconnaître ces wagons, à les inventorier, à essayer de les dégager et à les décharger.

Toutefois, les wagons chargés de transports militaires allemands sont à maintenir sous charge.

Au contraire, les autres wagons avec étiquette à losange vert sont à décharger et leur contenu est à mettre à disposition des Domaines.

Les wagons chargés de transports commerciaux sont également à décharger suivant les instructions que donnera le Service Commercial.

V - Exploitation de l'Evite Villeneuve -

La ligne de l'Evite Villeneuve est actuellement inaccessible par la Région du Nord; M. TUJA prie la Région du SUD-OUEST de la prendre provisoirement en charge du point de vue de l'exploitation.

VI - Reprise du service de banlieue -

M. le Directeur Général estime tout à fait désirable de rétablir dès que possible un service réduit pour la desserte de la banlieue rapprochée; mais la situation des stocks de charbon rend ce rétablissement délicat aussi bien en ce qui concerne la banlieue électrique que la banlieue à vapeur.

Dès le 30 août, on pourra faire circuler sur chaque ligne un train le matin sur Paris et un train le soir au départ de Paris réservés au personnel de la S.N.C.F.; on pourra faire également quelques trains à vapeur accessibles au public en les limitant toutefois à la banlieue rapprochée.

Le Service Central du Mouvement fera connaître aux Régions la date à partir de laquelle on pourra faire des trains électriques accessibles au Public.

Jusqu'à nouvel avis il ne sera pas mis en marche de trains de banlieue à l'heure du déjeuner et tout service, à rétablir éventuellement, sera limité à la petite banlieue.

VII - Reprise du travail par le personnel -

D'après les C.S.E., les agents ont partout repris le travail, sauf là où ils se trouvent dans l'impossibilité absolue d'atteindre le lieu de leur travail; il convient de tenir la main à ce que l'activité règne partout dès que possible. Le personnel disponible devra être utilisé dans les gares pour le déchargement des wagons actuellement immobilisés.

VIII - Recherche d'interprètes -

M. TUJA recommande aux C.S.E. de se préoccuper dès maintenant de trouver des interprètes connaissant la langue anglaise. Les C.S.E. voudront bien signaler chacun au Service Central du Mouvement un agent susceptible d'y remplir les fonctions d'interprète.

IX - Prochaine réunion - Le Mardi 5 septembre à l'heure habituelle.

-:-:-:-:-

cl.

S.N.C.F.

Service Central
du MOUVEMENT

5ème Division

EX.G1.ARR.

-9-9-44 A -9H00M

C.S.E. N° 246

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 246

Séance du 5 Septembre 1944.

I - Situation Générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.

Chacun des C.S.E. indique, en ce qui concerne sa Région, la situation des lignes ou sections de lignes sur lesquelles l'Exploitation est déjà reprise ou peut être reprise immédiatement, ainsi que des lignes ou sections de lignes sur lesquelles on peut prévoir une date tout au moins approximative de reprise de l'Exploitation.

Dans l'ensemble, les destructions de gares et d'ouvrages paraissent devoir être très importantes (beaucoup plus qu'en 1940), principalement aux abords de certains grands centres ferroviaires (Creil, St-Pierre-des-Corps, Lyon, etc...).

Néanmoins et grâce à l'utilisation d'itinéraires de détournement, il semble que l'on pourra assurer assez rapidement les relations les plus essentielles.

La pénurie extrême de charbon et d'électricité retarde par contre la reprise du service des Voyageurs, alors qu'il serait très désirable à tous les points de vue de faire, dès que possible, un service réduit (1 train par jour dans chaque sens) sur toutes les lignes praticables).

M. TUJA demande à M. DEGARDIN de pousser très rapidement la reconnaissance des lignes susceptibles d'être utilisées pour l'acheminement des charbons des houillères du Nord sur la Région Parisienne.

En attendant la reprise des transports des charbons du Nord, il faut acheminer sur Paris tous les trains ou wagons de charbons actuellement immobilisés sur la partie libérée du territoire, ainsi qu'une partie du charbon qui débarque dès maintenant dans les ports de CHERBOURG, de GRANVILLE et de CAEN.

....

A cet effet, dès que la circulation des trains pourra être reprise entre Paris et Dreux, on dirigera chaque jour de la Région Parisienne sur l'Arrondissement de Caen au moins deux trains de tombereaux vides et 1 train de plats vides.

D'une manière générale, il convient de se montrer très circonspect en matière de création de trains, même dans les gares où l'on peut disposer momentanément d'un certain stock.

II - Acheminement du trafic en attendant la mise en vigueur de la vitesse accélérée -

En raison de la destruction de très nombreuses halles de transbordement P.V., il convient de profiter des circonstances actuelles pour ne pas reprendre l'acheminement des colis de détail en P.V. et pour mettre progressivement en service la nouvelle organisation du transport des colis de détail en trafic accéléré.

On ne remettra donc pas en état les halles de transbordement P.V. des grands triages; au contraire, on organisera le plus rapidement possible les gares centres en utilisant pour démarrer les installations existantes, aménagées ou rétablies sommairement là où ce sera réellement indispensable.

En ce qui concerne les wagons complets, la destruction de la plupart des triages rend leur acheminement, suivant le lotissement, impossible sur une grande partie des relations. On n'exécutera sur ces relations que des transports organisés, par trains entiers ramassés ou rassemblés en fonction des moyens de manoeuvres existants. Les wagons isolés dont le transport est indispensable seront acheminés par les mêmes trains que le détail.

Là où le trafic le justifiera, on pourra prévoir pour le détail et les wagons isolés, des trains de messagerie à marche rapide pour les denrées, et d'autres trains moins rapides pour les marchandises non périssables.

M. BOYAUX fera examiner s'il n'y a pas lieu de supprimer définitivement la tarification G.V. pour le détail, de manière à éviter que les envois taxés en G.V. ne soient acheminés dans les mêmes conditions que ceux taxés en P.V.

III - Organisation de Permanences dans les Services Régionaux.

M. TUJA invite les C.S.E. à maintenir dans leurs Services Régionaux les services de permanences qui y ont été récemment organisés.

Pendant tout l'après-midi du samedi et la journée entière du dimanche, un Fonctionnaire supérieur, au courant des questions de Mouvement, devra être effectivement présent dans les bureaux de chaque service régional.

La nuit, le P.R.I. est suffisant, pourvu qu'il y ait un Inspecteur effectivement présent et que l'on puisse facilement faire appel par téléphone au Fonctionnaire supérieur de permanence.

IV - Renforcement des Divisions Régionales des Etudes en vue de la reconstruction -

Par lettre 15.23.07/6 du 6 juillet, M. TUJA a prié les C.S.E. de ne réaliser pour le moment que 50 % des créations d'emplois précédemment accordées par lettre du 29 Juin pour le renforcement des Divisions Régionales des Etudes en vue de la reconstruction.

M. TUJA n'a pas d'objection à lever cette limitation, mais il demande aux C.S.E. de ne réaliser les créations qu'au fur et à mesure que les besoins nouveaux se manifestent et de conserver si possible une légère marge.

V - Prochaine Réunion en principe le Mardi 12 Septembre à l'heure habituelle.

V/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.S.E. N°247

EX. G1. ARR. 1
15-9-44 À 14H30M

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

M O M E N T O N°247

Séance du 12 Septembre 1944

I - Service des trains de voyageurs -

M. TUJA indique aux C.S.E. les raisons qui s'opposent à l'extension rapide du service de la banlieue parisienne malgré tout l'intérêt que cette extension pourrait présenter. La pénurie extrême du charbon, de l'électricité et des machines exige que la S.N.C.F. réserve ses moyens en tout premier lieu pour les transports militaires, puis pour les transports de charbon et le ravitaillement de Paris et des grandes villes.

Le Service de la banlieue parisienne devra donc rester très limité jusqu'à nouvel avis et les Régions voudront bien ne créer aucun train nouveau sans l'accord du Service Central du Mouvement.

En particulier, aucun train pour le Public ne devra être mis en marche le dimanche jusqu'à nouvel avis. Dès le 16 courant, l'Ouest s'alignera sur la situation des autres Régions en reportant le Samedi sur le milieu de la journée une partie des trains de la soirée.

En ce qui concerne les autres lignes, M. TUJA invite les C.S.E. à poursuivre l'étude déjà commencée d'un service réduit comportant un parcours total journalier de l'ordre de 50.000 Kms, de manière à être prêts à passer, le cas échéant, à exécution partielle vers la fin du mois de Septembre.

Les trains qui circulent actuellement sur un certain nombre de lignes en plus du programme des 50.000 kms pourront être maintenus jusqu'à nouvel ordre mais, principalement en traction vapeur, il convient de ne pas étendre ces services.

Bien entendu des trains spéciaux pourront éventuellement être mis en marche en plus du programme des 50.000 Kms pour le retour des réfugiés sur leur résidence.

II - Organisation du rapatriement des prisonniers et des travailleurs en Allemagne -

M. TUJA met les C.S.E. au courant des dispositions envisagées dès maintenant en vue du rapatriement des prisonniers et des travailleurs en Allemagne.

....

III - Déposes de voies -

Indépendamment des déposes de lignes, dont le programme a été établi le 8 Septembre par le Service Central du Mouvement en accord avec les Régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Sud-Est, le Service Central des Installations Fixes demande qu'on récupère d'urgence des appareils de voies de garage et de voies principales; en raison des destructions, les besoins en appareils sont actuellement considérables.

M. TUJA invite les C.S.E. à dresser des programmes régionaux en accord avec leurs collègues du Service de la Voie et des Bâtiments; ces derniers signaleront directement au Service Central des Installations Fixes les excédents d'appareils sur leurs propres besoins, en vue de leur utilisation sur les Régions déficitaires.

Le Service Central des Installations Fixes espère, en outre, récupérer des tabliers de pont sur les lignes déposées; il demande que l'on recherche tous les tabliers susceptibles d'être déposés sans trop d'inconvénient par des mises à voie unique locales.

IV - Prochaine réunion -

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

M. Lefort

T.

S.N.C.F.

C.S.E. N° 248

Service Central
du Mouvement

5ème Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 248

Séance du 19 Septembre 1944

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement

La question la plus préoccupante reste celle de l'approvisionnement en charbon, principalement de la région parisienne.

M. DEGARDIN fait connaître que 30 machines lui sont chaque jour nécessaires pour les transports militaires et qu'il lui faudrait en outre 120 machines pour acheminer journellement 15.000 T. de charbon sur Paris; il se propose de se rendre avant la fin de la semaine à Bruxelles avec M. PARMANTIER pour essayer d'obtenir que l'on rende au Nord les machines actuellement en Belgique et que les Belges fournissent également si possible un concours de traction à la S.N.C.F.

M. VERNIER se plaint de ce que le matériel envoyé en réparation est prélevé au passage par les Américains; il est décidé que le Service Central M. interviendra à ce sujet auprès du Colonel MULLICK.

M. TUJA recommande aux C.S.E. d'installer la régulation, tout au moins simplifiée, sur les lignes qui sont susceptibles d'être empruntées par un trafic important. La question se pose notamment sur l'Est pour la ligne de Paris à Sézanne, sur le Nord pour les lignes d'Amiens à Rouen, d'Amiens à Arras et à Douai, de Paris à Laon, de Douai à Somain, Cambrai et Busigny.

D'autre part, les Régions ne devront pas hésiter à détacher un Inspecteur ou même un Fonctionnaire Supérieur assisté d'un Fonctionnaire de la Traction pour régler la circulation sur les lignes susceptibles d'être empruntées par un trafic important.

M. BOYAUX demande que les Services Centraux M et C soient tenus au courant des gares ouvertes au trafic et de la nature des

marchandises acceptées aux transports; les Services Centraux en question ignorent à peu près tout à ce sujet, même pour les gares de la région parisienne. Les Régions voudront bien renseigner une fois par semaine (situation du vendredi à 0 heure) les Services Centraux M et C sur les gares ouvertes au trafic et sur la nature des marchandises acceptées.

M. SAUVAJOL met les C.S.E. au courant d'un programme de mise en marche d'autorails de liaison réservés aux fonctionnaires en mission et agents S.N.C.F. en service, qui va être soumis au Ministre des Travaux Publics et des Transports.

Si une décision favorable intervient en temps utile, ces liaisons seront mises en marche à partir du lundi 25 Septembre 1944.

Voici la liste de ces relations :

- Paris - Toulouse avec transbordement à Orléans (par train entre Paris et Orléans)
- Paris - Lyon via Nevers -Cercy-la-Tour, Gilly s/Loire, Paray-le-Monial, avec continuation:
 - sur Marseille au départ de Lyon
 - sur Clermont-Ferrand - Nîmes au départ de Nevers (transbordement à Nevers)
 - sur St.Etienne au départ de St.Germain -des-Fossés.

Une liaison Montluçon - Gannat - St.Germain-des-Fossés entre les relations Paris-Toulouse et Paris-Nevers -Clermont-Ferrand permettra, par correspondance à St.Germain-des-Fossés, des liaisons Toulouse - Clermont-Ferrand - St.Etienne et vice versa.

- Paris - Lille par Compiègne et St.Quentin.
- Paris - Charleville par Reims, Laon et Liart.
- Paris - Rennes par Dreux, Chartres et Le Mans avec continuation sur Nantes via Châteaubriant - Segré.

M. SAUVAJOL fait également connaître les améliorations qu'il sera possible d'apporter aux services de la banlieue parisienne à partir du 25 Septembre (légères extensions et intensifications aux heures de pointe); il n'est toujours pas question pour le moment de rétablir les trains du milieu de la journée en raison de la situation en charbon et électricité de la région parisienne.

Région SUD-OUEST - St.Cyr-en-Val, Vierzon, Limoges, Brive, St.Denis-près-Martel, Souillac, Montauban;

Limoges, Périgueux, Coutras;

Tours, Poitiers, Angoulême, Libourne

Région SUD-EST - Paris, Corbeil, Moret, Montargis, Nevers, Cercy-la-Tour, Gilly s/Loire, Paray-le-Monial, St.Germain-au Mont d'Or, Lyon-Parrache, Valence, Avignon, Marseille, Gardanne, Carnoules, St.Raphaël;

Lyon, Grenoble, Chambéry, Culoz;

Saincaize, Moulins, St.Germain-des-Fossés;

Clermont-Ferrand, Langogne, Nîmes;

St.Germain-des-Fossés, Roanne, St.Etienne, Givors, Oullins;

Oullins, Le Teil, Nîmes;

Sète, Montpellier, Nîmes, Beaucaire;

Montchanin, Cercy-la-Tour, Nevers.

La situation se présente donc d'une manière plutôt satisfaisante; néanmoins les relations entre le Nord et le Sud du réseau de la S.N.C.F. resteront des plus précaires tant que le pont d'Orléans sur la Loire ne sera pas rétabli.

Il sera demandé au Service Central V. de concentrer en lère urgence tous les moyens dont il dispose pour la réparation du pont d'Orléans; sont également à réparer en lère urgence les ponts du Guétin, de Maintenon, de Verberie, de St.Benin et de Neuilly s/Marne, ainsi qu'un pont sur le Rhône à Avignon ou à Tarascon. L'attention du Service de la Voie est également appelée sur l'intérêt du pont de Pontoise.

V - Prochaine réunion en principe le 26 Septembre à l'heure habituelle.

II - Organisation de la liaison avec les Autorités Ferroviaires Américaines.

M. TUJA indique aux C.S.E. les conditions dans lesquelles serait à réaliser la liaison entre les Autorités Américaines des Chemins de Fer et la S.N.C.F. en ce qui concerne le mouvement et l'utilisation des machines.

L'organisation en question fait l'objet d'une Note qui sera adressée incessamment aux C.S.E.; elle est entièrement calquée sur l'organisation de la S.N.C.F.

En attendant le fonctionnement normal de l'organisation projetée, M. TUJA n'a pas d'objection à ce que le Chef d'Arrondissement du Mans ait délégation de la Région du Sud-Ouest pour assurer la liaison avec la base américaine du Mans pour tout ce qui concerne l'exécution des transports militaires dans la zone Tours - Le Mans.

Dans le même ordre d'idées, la question s'est posée de savoir s'il n'y avait pas lieu d'envisager des modifications des limites des Régions de manière à faciliter l'exécution des transports militaires. Les C.S.E. croient désirable que, à titre temporaire et dans certains cas nettement définis, les Régions soient habilitées à donner des ordres à des Arrondissements ou à des établissements d'une Région voisine pour ce qui concerne le mouvement et l'acheminement des trains ainsi que l'utilisation des machines. C'est ainsi que le Nord pourrait être autorisé à donner directement des ordres à certains établissements de l'Arrondissement de Rouen pour l'exécution des transports ayant leur origine sur cet Arrondissement et destinés à la Région du Nord ou à ses au-delà.

III - Programme de construction de wagons à double plancher aménagés pour le transport des animaux de petite taille

M. BOYAUX demande l'avis des C.S.E. sur les propositions de la Commission Consultative du Trafic concernant le programme de construction de wagons à plancher intermédiaire pour le transport des animaux de petite taille.

Les C.S.E. sont bien d'accord sur l'intérêt que présente la construction de tels wagons qui offrent des commodités particulières pour le transport des petits animaux et qui, en raison des avantages tarifaires consentis aux usagers de ce matériel, doivent permettre de lutter efficacement contre la concurrence routière.

Le plancher intermédiaire sera en principe fixe; on peut également concevoir des aménagements mobiles pour des wagons utilisés seulement pour les transports saisonniers (transhumants), si l'étude en cours à ce sujet en établit l'avantage.

Les wagons à double plancher seront en principe loués au mois aux particuliers désireux d'en avoir en permanence à leur disposition; les

wagons ainsi loués au mois seront entièrement assimilés aux wagons particuliers et exclus de la répartition; au contraire, les wagons qui ne feront pas l'objet d'une location au mois seront tenus à disposition des expéditeurs au même titre que le matériel ordinaire du parc de la S.N.C.F.

Pour ne pas compliquer les opérations de la répartition et pour être certains de trouver des clients qui acceptent de prendre en location des wagons à double plancher, il est désirable que le nombre de ces wagons ne soit pas trop élevé, de manière qu'ils soient à peu près tous loués aux périodes les plus favorables de l'année.

Une première commande de 400 wagons paraît raisonnable dans ces conditions : 200 de ces wagons seront affectés à l'Ouest, 100 au Sud-Ouest et le reste réparti entre les Régions Est, Nord et Sud-Est, au fur et à mesure des locations effectuées.

La Région Sud-Est poursuivra par ailleurs l'étude relative au matériel envisagé pour le transport des bestiaux transhumants.

IV - Détermination des grands itinéraires à rétablir par priorité

M. TUJA dresse avec les C.S.E. la liste des grands itinéraires qui seront certainement rétablis dans un délai maximum d'un mois, à savoir :

Région EST - Paris, Reims, St. Hilaire-au-Temple, Verdun, Conflans-Jarny, Longuyon, Luxembourg;

Paris, Châlons-sur-Marne, Toul, Pont St. Vincent, Jarville, Nancy.

Région NORD - Paris, Persan-Beaumont, Creil, St. Just, Amiens, Abbeville;

St. Just, Montdidier, Chaulnes, Péronne, Cambrai;

Amiens, Arras, Lens, Béthune, Arques;

Creil, St. Quentin, Busigny;

Cambrai, Douai;

Laon, Hirson;

Tergnier, Laon.

Région OUEST - Paris-Nord, Beauvais, Gournay, Serqueux, Le Havre.

Paris, Evreux, Caen, Cherbourg.

Rennes, Châteaubriant, Nantes.

V - Remplacement des Officiers de Marine et Sous-Officiers des Services de la Surveillance Générale. -

La plupart des Officiers de Marine et des Sous-Officiers des Services de la Surveillance Générale vont quitter la S.N.C.F. à bref délai.

M. TUJA est bien d'accord pour qu'ils soient remplacés par des agents du cadre permanent partout où la mesure présente un caractère de réelle nécessité. Les C.S.E. voudront bien en tenir compte dans la fixation du nombre des emplois à mettre au concours et du nombre des agents à inscrire sur les différents tableaux d'aptitude. Toutefois, on devra veiller à ne pas encombrer la filière de l'Inspection d'éléments de qualité médiocre qu'il serait ultérieurement très difficile de résorber.

VI - Prochaine réunion -

En principe le Mardi 3 Octobre à l'heure habituelle.

S.N.C.F.

Service Central du
Mouvement

5ème Division

C.S.E. N° 249

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N°249

Séance du 26 Septembre 1944

I - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.

La situation générale des Régions reste difficile, bien que les transports de charbon du Nord sur la Région parisienne soient devenus plus réguliers et que les transports de charbon de Blanzky sur Paris soient également repris; en effet, les besoins des Armées alliées et ceux du ravitaillement augmentent rapidement l'importance des transports confiés à la S.N.C.F., alors qu'elle ne dispose que d'un parc très réduit de machines et que de nombreux itinéraires restent interceptés.

C'est pourquoi il est toujours essentiel d'économiser le charbon et les machines et il n'est pas encore possible d'envisager de rétablir un service tant soit peu étoffé de voyageurs, malgré tout l'intérêt que le rétablissement d'un tel service peut présenter.

Des autorails de liaison ont été créés entre Paris et Toulouse, Paris et Lyon, Paris et Lille, Paris et Rennes - Nantes; ces autorails fonctionnent régulièrement; d'autres autorails de liaison seront remis en circulation le 2 octobre entre Paris et Charleville, Lyon et Marseille, Limoges et St-Germain-des-Fossés. Il n'est pas question pour le moment de remplacer ces autorails par des trains-vapeur. Toutefois en ce qui concerne ceux qui circulent sur des lignes électrifiées la question sera revue dès que la traction électrique pourra être reprise sur une partie importante du parcours.

De même, en ce qui concerne la banlieue de Paris, il ne peut encore être question de rétablir les trains du milieu de la journée.

Par lettre du 23 Septembre, le Service Central M a donné des instructions aux Régions sur les renseignements à fournir chaque nuit au P.C.I. concernant la situation des Régions.

Les C.S.E. estiment qu'il est exagéré de signaler au P.C.I. tous les trains en attente pour une heure seulement; il est décidé que l'on ne signalera plus désormais que les trains en attente pour 3 heures au moins.

II - Examen d'une Note sur les gares de triage -

Le Service Central M a soumis aux C.S.E., par lettre du 17 Juillet 1944, un projet de Note donnant des directives sur les dispositions de voies à adopter dans les grandes gares de triage; il est procédé à l'examen de la dite Note.

Les C.S.E. auraient préféré que la Note sur les triages fût l'objet d'une Notice commune à l'Exploitation et à la Voie, afin que l'on puisse s'y référer à l'occasion dans les correspondances; M. TUJA verra la question avec M. PORCHEZ.

Les C.S.E. signalent que la Note devrait être complétée par quelques indications sur les relations entre gares et dépôts; le nécessaire sera fait dans ce sens.

En ce qui concerne l'emplacement à donner au P.C.T., il est décidé de l'installer dans le bâtiment principal à proximité immédiate du bureau du Chef de gare et du Chef de Service et en lui donnant, si possible, quelques vues sur le triage, par exemple en le mettant au premier étage du bâtiment; le bâtiment lui-même sera, compte tenu des dispositions locales, placé de préférence du côté formation plutôt que du côté débranchement.

Les C.S.E. sont bien d'accord pour que les grandes gares de triage soient dotées d'installations Traction sommaires permettant d'éviter l'entrée fréquente des machines de manœuvres au dépôt, mais il est indispensable que ces installations soient pourvues d'appareils de chargement permettant une alimentation très rapide des machines (1/4 d'heure au maximum). De telles installations pourraient être prévues pour commencer dans quelques grandes gares à titre d'essai.

Les C.S.E. n'ont également pas d'objection à ce que l'on indique au Service M.T., à l'occasion des études de grands triages, le profil des tiroirs et des bosses, la charge maximale des trains à débrancher ainsi que tous autres éléments permettant au Service T de déterminer la puissance des machines de manœuvres à utiliser dans le triage.

III - Examen du projet d'Instruction Générale EX 47 f relative à l'acheminement des écritures -

Il est procédé à l'examen du projet d'Instruction Générale EX 47 f, Chapitre Ier, relative à l'acheminement des écritures.

Les C.S.E. reconnaissent bien volontiers que l'acheminement des écritures est actuellement défectueux sur l'ensemble des Régions; ils sont bien d'accord sur la nécessité d'établir pour les écritures un véritable plan de transport.

Le projet du Service Central M tend à adopter pour les écritures le même plan de transport que pour les colis de détail; les C.S.E. font observer que dans certains cas il pourrait être désirable d'adopter pour les écritures un acheminement différent de celui prévu pour les colis, par exemple en utilisant sur les grandes relations un train rapide ou express de grand parcours.

Les C.S.E. font observer incidemment que la suppression de la feuille de chargement pour les envois de détail rendra plus difficile la mise en marche des wagons conditionnels, la surveillance de l'acheminement des colis et la rémunération des entreprises de transbordement.

La question sera renvoyée devant les Chefs du Mouvement pour examen et proposition.

IV - Nomination éventuelle de mineurs facteurs-enregistrants.

Pour améliorer les débouchés offerts aux anciens élèves et pour attirer un plus grand nombre de candidats aux concours d'élèves, la Région de l'Ouest a proposé que les anciens élèves puissent être nommés mineurs facteurs-enregistrants avant leur majorité et être commissionnés ultérieurement comme facteurs-enregistrants.

Les C.S.E. sont tout à fait favorables à cette mesure.

En ce qui concerne la procédure à suivre pour la nomination des mineurs facteurs-enregistrants, deux solutions peuvent être retenues, soit leur faire subir l'examen déjà prévu pour les agents majeurs candidats au grade de facteur-enregistreur et les inscrire ensuite au T.A. pour ce grade dans les mêmes conditions que ces derniers, soit créer un concours spécial réservé aux mineurs.

La première solution présente l'avantage de ne nécessiter que peu de modifications au règlement du personnel et, par conséquent, de pouvoir être mise en vigueur à brève échéance; la deuxième solution présente l'avantage de créer une plus forte émulation parmi les candidats.

Finalement, après échange de vues, c'est la solution du concours qui est envisagée. Le Service Central M mettra la question au point et adressera des propositions détaillées au Service Central P.

S.N.C.F.

Service Central du
Mouvement

5ème Division

Sur far M. Lefort
C.S.E. n° 250

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

MEMENTO N° 250

Séance du 17 Octobre 1944

I - Suppression éventuelle de la perception des surtaxes locales.

A l'occasion d'une étude sur la simplification à apporter dans l'établissement des billets passe-partout, M. le Directeur Général a décidé de faire étudier la question de la suppression de la perception des surtaxes locales. La C.C.T. s'est récemment déclarée favorable à cette suppression, qui s'intégrerait dans un ensemble de mesures de simplification indispensables pour modifier l'état d'esprit du public vis-à-vis de la S.N.C.F.; de plus, les surtaxes locales entraînent des frais de recouvrement (2 millions environ) trop importants par rapport à leur produit (80 millions); enfin, ces surtaxes ne sont plus perçues dans la banlieue de Paris et la réforme proposée est le seul moyen de régulariser cette situation contraire aux textes en vigueur.

Dans le système envisagé, bien que les surtaxes ne soient plus perçues du public, la procédure actuelle d'établissement des surtaxes serait maintenue; la S.N.C.F. déterminerait les sommes que leur perception aurait produites et elle effectuerait aux collectivités intéressées les versements correspondants, ceux-ci étant prélevés sur ses recettes d'exploitation.

Somme toute, les surtaxes locales, au lieu d'être perçues des voyageurs intéressés par la réalisation des installations projetées, seraient, comme s'est déjà le cas pour la banlieue parisienne, supportées par l'ensemble des usagers, pour lesquels elles constitueraient évidemment une charge très faible.

M. Boyaux, en soumettant aux C.S.E. les conclusions de la C.C.T., fait observer qu'il ne peut pas se priver, à l'avenir des possibilités que donnent les surtaxes locales temporaires; étant donné l'importance des travaux à exécuter, elles pourront être utiles pour certains travaux, même importants, pour lesquels on ne pourrait autrement obtenir les crédits correspondants.

.....

H

Si la formule proposée ne prévoit pas la disparition des surtaxes locales, on peut craindre que l'imputation au Compte d'Exploitation du montant des surtaxes ne risque de limiter trop leur application et n'amène les Pouvoirs Publics à critiquer ce motif d'augmentation d'un déficit déjà important.

Les C.S.E. procèdent à un échange de vues au sujet de cette question. Ils constatent que la suppression d'un certain nombre de surtaxes serait en tous cas très utile pour simplifier l'établissement des billets; il en sera ainsi par exemple de la suppression des surtaxes à l'arrivée et de la suppression des surtaxes de peu d'importance (moins de 1 franc).

Dans ces conditions, les C.S.E. sont d'avis de soumettre à M. le Directeur Général les conclusions de la Commission, en lui proposant de donner son accord à la présentation au Ministre du projet de loi proposé. Ce projet de loi, en effet, donnera à la S.N.C.F. la possibilité de renoncer à la perception de certaines surtaxes et d'en maintenir d'autres.

On pourrait, pour commencer, régulariser la non-perception des surtaxes de la banlieue parisienne, renoncer à la perception des surtaxes à l'arrivée ainsi que de celles qui ne sont pas arrondies au franc et continuer, par contre, à percevoir les surtaxes arrondies au franc, dont la perception, avec certaines précautions de comptabilité, semble compatible avec la simplification recherchée, dont personne ne conteste l'intérêt.

Les modalités de l'usage que la S.N.C.F. fera de la loi seront examinées lorsque cette loi aura été promulguée.

II - Améliorations à apporter au service voyageurs

M. SAUVAJOL indique aux C.S.E. les améliorations qui vont être apportées au service voyageurs, sous réserve, pour certaines, d'obtenir l'accord américain (quand elles concernent des lignes de la phase II).

- Le 23 Octobre 1944, il sera mis en marche :

- 1°) un autorail de liaison Paris - Rouen - Le Havre (jumelé entre Paris et Montérolier-Buchy, l'un continuant sur Rouen-Darnetal, l'autre sur Le Havre);
 - 2°) un autorail de liaison Paris - St-Quentin;
 - 3°) un autorail de liaison Sablé - Angers, donnant à Sablé la correspondance de et pour l'autorail de liaison Paris - Nantes;
 - 4°) un autorail de liaison Limoges - Angoulême - Saintes - Niort;
 - 5°) un autorail de liaison Nevers - Dijon, qui donnera à Nevers la correspondance de et pour le train Paris - Lyon - Marseille, ce qui, en partant de Paris à 8 h.20, permettra d'atteindre Dijon, préfecture régionale, vers 17 h.
-

Ces chiffres sont voisins de ceux qui avaient été fixés par M. le Directeur Général pour 1944; ils comprennent les attachés à recruter par le Service Commercial (1 attaché du groupe II et 1 du groupe III par Région).

En ce qui concerne les autres admissions au cadre permanent, le Service Central M proposera à M. le Directeur Général de prévoir en 1945 comme en 1944 l'admission au cadre permanent de 1.200 élèves et de 4.200 auxiliaires pour l'ensemble des Services d'Exploitation.

V - Prochaine réunion : en principe le 7 Novembre 1944 à l'heure habituelle.

Pour les autorails du 1^o et du 2^o l'accord américain a été demandé.

- Le 30 Octobre 1944, il sera mis en marche :

- 1^o) un train de voyageurs Paris - Lille via Amiens - Arras avec W.R. et Pay;
- 2^o) un train de voyageurs Paris - Rennes - Nantes avec correspondance à Sablé avec un train de voyageurs pour Angers (ces trains se substitueront aux autorails qui circulent sur les mêmes relations);
- 3^o) un train de voyageurs Paris - Limoges - Montluçon sur lequel sera branché à Argentan s/Creuse un autorail de liaison permettant, en partant de Paris-Austerlitz vers 8 h., d'être vers 20 h. à Poitiers - (alors qu'actuellement il faut passer la nuit à Limoges et n'être rendu à Poitiers qu'à 11 h. le lendemain).

Pour le train Paris - Lille l'accord américain et anglais a été demandé.

-le 6 Novembre 1944, un nouveau service sera mis en vigueur, caractérisé par une remise en ordre, partout où cela est possible, des circulations voyageurs mises en marche jusqu'à présent sans vue d'ensemble.

En particulier, à cette date, le train Paris-Lyon-Marseille circulera dans l'horaire de nuit au départ de Paris:

19 ^h .20	↑	Paris	9 ^h .15
7.25/8.00	↓	Lyon	20.00/21.00
15.00	↓	Marseille	13.00

On mettra également en marche la relation Paris-Morvan devenue nécessaire et, si les accords utiles ont pu être obtenus, on instituera, au moyen d'un autorail Dijon-Pontarlier-Berne, une relation pour la Suisse.

A cette date, on mettra aussi en marche un train Paris-Troyes-Vesoul ainsi que, avec l'accord des américains, un train Paris-Reims-Charleville (se substituant à l'autorail actuel) et un train Paris-Châlons s/Marne.

Au 6 Novembre, on éditera un Chaix régional Sud-Est, un Chaix régional Sud-Ouest et un seul Chaix régional pour les trois régions Nord, Est, Ouest.

On éditera également des affiches-horaires, mais on n'imprimera ni fascicules-horaires ni graphiques (on procèdera par avis-trains).

Dans les trains de voyageurs créés, on incorporera un Pay pour la Poste si celle-ci le demande, mais il n'est pas désirable, tout au moins pour le début, d'incorporer ni W.L. ni W.R., sauf dans des cas particuliers tels que Paris-Lille.

En ce qui concerne la banlieue de Paris, un service plus étoffé sera mis en vigueur le 24 Octobre, il représentera, tout au moins sur les lignes électrifiées, 50 % environ du service de mai 1944.

III - Situation générale des régions en ce qui concerne le mouvement

M. GILMAIRE signale l'encombrement de la gare de Paris-Ivry du fait de la non identification des trains militaires américains. M. DARGEOU lui fait connaître qu'un projet d'identification des trains militaires au moyen d'étiquettes a été soumis aux Américains, qui ne l'ont pas encore approuvé.

M. LAMARQUE expose les raisons pour lesquelles les expéditions de charbon au départ des houillères du Nord et du Pas-de-Calais ne sont pas plus importantes; la production ne pourra s'intensifier que lorsque les arrivages de bois de mines seront redevenus normaux; M. DARGEOU invite les C.S.E. à tout mettre en oeuvre pour hâter l'envoi et l'acheminement des bois de mines sur les houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

En ce qui concerne les betteraves, on ne peut évidemment envisager de faire une campagne normale; néanmoins, la situation ne se présente pas d'une manière aussi défavorable qu'on aurait pu s'y attendre.

M. LEFORT signale les difficultés qu'il éprouve du fait du renvoi automatique des wagons vides disponibles vers la Région de l'Ouest; il se trouve ainsi dans l'impossibilité d'assurer tout trafic autre que militaire, même celui des bois de mines; M. DARGEOU est bien d'accord pour que l'on insiste auprès des Américains en vue d'obtenir que la répartition du matériel reste dans tous les cas entre les mains de la S.N.C.F. M. MARTIN fera une démarche dans ce sens auprès des Services du Général BURPEE et la question sera, s'il y a lieu, portée ultérieurement devant la Commission Interalliée.

IV - Admissions au cadre permanent en 1945

Les C.S.E. font connaître leurs prévisions d'embauchage d'attachés en 1945, à savoir :

Régions	Groupe I	Groupe II	Groupe III	Groupe IV	Groupe V	Groupe VI	Total
Est.....	2	2	2	3	3	10	22
Nord.....	4	4	4	6	3	18	39
Ouest.....	2	2	3	4	1	20	32
Sud-Ouest.	2	2	3	4	2	25	38
Sud-Est...	3	3	5	4	4	25	44
Total:	13	13	17	21	13	98	175

en provenance du Sud-Est, de façon à profiter de la traction électrique entre Paris et Vierzon, et soulager cette dernière Région qui sera encore vraisemblablement gênée pendant longtemps par l'interception du Pont sur la Loire à NEVERS, le rétablissement de la circulation sur la section Les Laumes Dijon étant de son côté prévue pour le début de 1945.

4°) Le passage par le souterrain du CHEZY sur la ligne Paris - Strasbourg est prévu pour le 10-12 prochain, ce qui permettra l'utilisation de l'itinéraire direct Paris-Nancy au lieu de l'itinéraire détourné Paris - Reims - Châlons actuellement emprunté et soulagera en outre la ligne Paris - Verneuil - Sézanne - Vitry-le-François.

V - Prochaine réunion, en principe, le 5 Décembre à l'heure habituelle.

RA S.N.C.F.

Service Central du
Mouvement

5ème Division

R E U N I O N

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 251

Séance du 14 Novembre 1944

I - Régime d'acceptation des bagages et des colis express.

Les modalités d'acceptation des bagages et des colis express dans les autorails et dans les trains diffèrent actuellement d'une région à l'autre.

Le Service Central du Mouvement est d'avis d'unifier les divers régimes en vigueur, l'acheminement des bagages et des colis express pouvant s'effectuer par des itinéraires et des trains autres que ceux empruntés par les voyageurs dans le cas de non-continuité du parcours par train.

Après discussion, il est reconnu qu'il n'y a pas d'inconvénient grave à accepter les bagages sans restrictions dans tous les trains, pourvu, en ce qui concerne les trains express, qu'il s'agisse uniquement d'objets personnels (y compris voitures d'enfants, de malades, etc...).

Les bagages enregistrés continueront à ne pas être acceptés dans les autorails.

En ce qui concerne les colis express qui restent soumis aux mêmes règles de priorité que les petits colis, ils peuvent être acceptés dans la limite de la capacité des fourgons des trains de voyageurs ou des autorails, dans lesquels ils doivent être exclusivement acheminés. On opérera s'il y a lieu les contingents utiles : les expéditeurs devront se renseigner à ce sujet dans les gares.

Les règles d'acheminement des bagages seront applicables aux colis express ; dans les autorails on pourra admettre les journaux (jusqu'à concurrence d'un poids maximum de 200Kgs), les films (jusqu'à concurrence d'un poids maximum de 100 Kgs), les titres de rationnement (jusqu'à concurrence d'un poids maximum de 500 Kgs) ainsi que la Poste (jusqu'à concurrence de l'occupation du compartiment postal s'il y en a un, jusqu'à concurrence de 5 sacs s'il n'y a pas de compartiment postal).

II - Examen du rapport PLANUS sur l'organisation du chantier de transbordement G.V. de Paris-Ivry.

En Juillet 1943, le Service Technique de la Direction Générale a passé un contrat avec la Maison PLANUS pour l'établissement d'un projet détaillé de réorganisation de la gare de PARIS-IVRY et, notamment, du Chantier de Manutention G.V. de cette gare.

Le projet d'organisation de ce dernier chantier a été remis à la S.N.C.F. en Juillet 1944 ; il peut être divisé en deux parties : l'une traitant de l'organisation même du chantier de Paris-Ivry, la deuxième, d'un caractère plus général, proposant un système de primes destinées à augmenter le rendement de la manutention.

La première partie du rapport n'attire aucune observation particulière ; en plus de quelques études de détail concernant exclusivement le chantier de Paris-Ivry, elle donne quelques principes généraux d'organisation des chantiers de manutention : les représentants des Régions, à la réunion de la C.C.A.A. du 11 Octobre (Mémento N° 247), ont été invités à examiner le parti que l'on peut tirer de ces principes d'organisation dans les gares intéressées de leur Région.

En ce qui concerne la prime de rendement, la C.C.A.A. en a approuvé le principe, mais elle a estimé que le système proposé par la Maison PLANUS est loin de résoudre d'une manière parfaite le problème posé.

C'est ainsi que le rendement des équipes de manutention s'obtient par l'évaluation du volume des colis manutentionnés d'après la mesure de la hauteur du chargement des chariots ; un tel procédé manque de précision, il permet tous les truquages et il ne peut faire l'objet d'aucun contrôle après coup.

Pour réprimer les malfaçons commises au cours des opérations de manutention, le système prévoit de simples sondages par épreuves qui donneront lieu à des pénalités à déduire des primes allouées, mais il ne précise pas l'importance de ces pénalités.

Enfin, le régime de primes envisagé ne tient aucun compte de la rapidité avec laquelle le travail est exécuté, alors que sur un chantier G.V. il paraît essentiel d'intéresser le personnel non seulement à la quantité et à la qualité du travail, mais aussi à la rapidité avec laquelle il a été exécuté, notamment lorsqu'un retard s'est produit pour une raison quelconque.

Les C.S.E. partagent l'avis de la C.C.A.A. Ils reconnaissent que la solution PLANUS est encore très imparfaite ; c'est pourquoi ils demandent qu'un essai en soit effectué par les soins mêmes de la Maison PLANUS, dès que les

.....

sans préjuger de la décision qui pourra être prise à ce sujet dans l'avenir, il semble tout indiqué d'utiliser en attendant dans de telles fonctions les fonctionnaires supérieurs qui, pour des raisons diverses, ne sont plus actuellement placés directement à la tête d'aucun Service.

IV - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.

Chacun des C.S.E. fait le point de la situation générale de sa Région en ce qui concerne le Mouvement ; il indique les perspectives de prochain rétablissement des ouvrages importants détruits et les répercussions que ce rétablissement aura sur les Régions voisines.

En particulier :

1°) Le viaduc de MAINTENON sera vraisemblablement rétabli le 20-11 prochain, ce qui permettra l'utilisation de l'artère Le Mans - Paris de bout en bout en traction électrique, ainsi que le report sur cette artère de toutes les circulations en provenance de la Bretagne et à destination de Paris et au-delà.

Ce rétablissement permettra de reporter à Paris - Montparnasse l'arrivée des trains de voyageurs et de messageries actuellement reçus à Paris - Austerlitz, et d'acheminer par la Ceinture Sud les trains militaires pour la Région de l'Est ; ces derniers n'empruntant plus l'itinéraire Chartres - Auneau - Etampes, il en résultera des disponibilités de traction vapeur.

2°) Le passage sur le pont de VERBERIE est prévu pour le 23-11 prochain, ce qui donnera un itinéraire supplémentaire pour les trains de charbon en provenance des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais vers la Région Parisienne, et améliorera ainsi les arrivages de combustibles sur cette Région.

3°) Le rétablissement du passage sur le pont de La Loire à ORLEANS est prévu pour le 27-11 prochain ; il y aura lieu de reporter alors sur les voies Sud-Ouest l'acheminement des trains de messageries et marchandises à destination de Paris et au-delà en provenance des Régions du Sud-Ouest et du Sud-Est, ce qui soulagera cette dernière.

Ultérieurement lorsque la circulation sera rétablie sur le pont du GUETIN - à une date qui ne peut encore être précisée -, il y aura lieu de détourner, par les voies du Sud-Ouest, une partie du trafic voyageurs et marchandises,

....

Pour l'attribution des primes de fin d'année, les C.S.E. ne verraient que des avantages aux assouplissements que le rapport GIRETTE propose ; le Service Central M interviendra dans ce sens auprès du Service Central P.

En vue d'éviter que les notes données par les notateurs au 1er degré soient ensuite modifiées par les notateurs au 2ème degré qui ne connaissent pas personnellement les agents, M. DARGEU préconise que pour les grades peu élevés comprenant un nombre important d'agents, les notateurs au 2ème degré indiquent à chaque notateur au 1er degré le nombre des diverses notes à attribuer, de manière que les propositions du notateur au 1er degré puissent être finalement respectées ; pour les grades plus élevés où les effectifs sont réduits, l'application d'un contingentement n'est pas réalisable, le mieux est que le notateur au 2ème degré réunisse les notateurs au 1er degré dans une conférence pour établir, en leur présence et d'accord avec eux, les listes de classement et les tableaux d'aptitude.

Pour préparer les futurs gradés aux fonctions de commandement, le Service Central M a prévu un certain nombre de conférences sur le rôle des chefs et sur leur devoir dans les projets de programmes des écoles professionnelles régionales ; ces projets seront incessamment soumis aux C.S.E.

En ce qui concerne le relèvement de l'autorité des petits gradés, les C.S.E. estiment qu'aucun résultat ne pourra être obtenu tant que subsistera l'anomalie actuelle des échelles de traitement qui, dans bien des cas, donnent aux gradés un salaire inférieur à celui des exécutants placés sous leur autorité et rarement un salaire nettement supérieur ; pour remédier à cet état de choses, les C.S.E. seraient favorables à une limitation de l'influence de l'ancienneté sur la rémunération par la réduction du nombre et de l'importance des échelons ainsi qu'à une réduction du nombre des échelles. Le Service Central M se rapprochera à ce sujet du Service Central P.

Les C.S.E. sont bien d'accord pour essayer de réduire l'envahissement du contrôle en redonnant aux Chefs d'établissement le sens de la responsabilité et de l'autorité et la possibilité d'exercer cette dernière, mais les Chefs de Service régionaux auront néanmoins toujours besoin de contrôler par sondages l'exécution de leurs ordres au niveau même des exécutants, d'où l'idée de créer des Inspecteurs généraux auprès des Chefs de Service régionaux ;

....

circonstances le permettront, de manière que l'on puisse se rendre compte de son efficacité et y apporter, le cas échéant, les retouches et les compléments que l'expérience pourra faire reconnaître comme nécessaires.

Le Service Central du Mouvement soumettra la question à M. le Directeur Général.

Si M. le Directeur Général est d'avis de procéder à l'essai en question, le comité mixte du travail de la gare où l'essai aura lieu en sera tout naturellement tenu au courant.

III - Examen du rapport de la Commission chargée d'étudier les questions concernant l'attitude du personnel vis-à-vis du public.

Par lettre du 14 Avril 1944, M. le Directeur Général a transmis au Service Central M, après mise au point, le rapport de la Commission chargée, sous la présidence de M. GIRETTE, d'étudier les questions concernant l'attitude du personnel vis-à-vis du public, en vue de donner suite, sous certaines réserves, aux conclusions de ce rapport.

Le Service Central M a fait remettre à chacun des C.S.E. un exemplaire du rapport ; le moment paraît venu de procéder à un examen d'ensemble de ces conclusions, de choisir celles qui sont à mettre en application soit dès maintenant, soit progressivement à la faveur des circonstances, de décider enfin des études complémentaires qu'il peut y avoir lieu d'entreprendre comme suite à l'étude générale faisant l'objet du rapport.

Le Chapitre 1er du rapport GIRETTE porte sur l'attitude extérieure du personnel et il traite plus particulièrement les questions d'habillement et notamment celles relatives aux vêtements d'uniforme ; les C.S.E. sont d'accord avec le Service Central M pour que les suggestions présentées soient mises progressivement en application et pour que l'on demande au Service Central P d'en insérer l'essentiel dans le Chapitre XVI du Règlement du Personnel.

Les C.S.E. font par ailleurs observer que le régime actuel de paiement des vêtements d'uniforme (régime d'abonnement) incite les agents à prolonger la durée de leurs vêtements d'uniforme mais qu'il ne les incite pas à avoir une tenue correcte ; le Service Central M proposera au Service Central P que le régime d'abonnement soit modifié, tout au moins pour les catégories d'agents en contact normal avec le public, de manière à obtenir que ces agents aient toujours une tenue correcte, quitte à ce que cette mesure occasionne quelques dépenses supplémentaires à la S.N.C.F.

Le même Chapitre du rapport traite de la tenue des locaux ; M. DARGEU invite les C.S.E. à mettre dès maintenant en application les suggestions présentées ; de son côté, le Service Central M se rapprochera du Service Technique de la Direction Générale qui étudie la modernisation et l'unification du mobilier des gares.

....

Le Chapitre II du rapport GIRETTE a trait à la technique des relations professionnelles avec le public ; il contient un certain nombre de propositions dont il a déjà été tenu compte dans la rédaction de l'Instruction Générale 42 b (Service des Voyageurs dans les gares) récemment approuvée par M. le Directeur Général et actuellement en cours d'impression.

Le rapport préconise par ailleurs que pour améliorer le recrutement des contrôleurs de gare, on donne à ces agents des possibilités plus grandes d'avancement dans leur filière ou même des débouchés dans d'autres filières ; M. DARGEOU fait observer que les contrôleurs de gare peuvent déjà accéder sans examen au grade de chef contrôleur de gare et de receveur de 2ème classe, après examen, au grade de commis de 2ème classe et de contrôleur de route adjoint ; le résultat recherché paraît donc devoir être obtenu par une utilisation raisonnable des possibilités que donne dès maintenant le Règlement du Personnel plutôt que par une modification des dispositions de ce Règlement.

Les C.S.E. sont bien d'accord pour que l'on s'efforce de donner à tous les Chefs d'établissement l'initiative et l'esprit commercial, comme s'il s'agissait des chefs de succursale d'une société importante.

Le Chapitre III du rapport GIRETTE est relatif à l'action sur l'état d'esprit en fonction de l'attitude vis-à-vis du public ; les C.S.E. ne voient que des avantages à ce que l'on développe le sens de la communauté S.N.C.F. et à ce que l'on profite notamment de la création récemment décidée de Comités mixtes du travail dans les grandes gares pour tenir les représentants du personnel au courant des fluctuations de l'activité des établissements, de leurs dépenses et des rendements obtenus dans certains domaines (machines de manoeuvres, nombre de wagons débranchés et de trains formés dans les triages, nombre d'avaries, etc...).

Pour développer l'esprit de corps et d'émulation, on s'efforcera d'instituer des concours dotés de prix et de récompenses sur des points déterminés (propreté, sécurité, régularité, etc...)

....

Le Chapitre IV du rapport GIRETTE porte sur le recrutement et la formation du personnel en fonction des relations avec le public ; il recommande l'embauchage annuel et la formation méthodique d'un contingent suffisant d'élèves pour alimenter ultérieurement les filières du Mouvement, de la Direction des gares et des Bureaux des gares ; c'est bien dans cette voie que le Service Central M et les Régions se sont engagés depuis quelques années ; il est toutefois fait observer que le concours d'élèves de 1944 n'a pu s'effectuer d'une façon normale ; le Service Central M examinera, en liaison avec les Régions, s'il n'y a pas lieu de procéder en 1945 à un concours supplémentaire au début de l'année sans attendre le concours normal du mois de Juillet.

Le rapport préconise également l'embauchage et l'admission au cadre permanent d'un certain nombre d'auxiliaires mineurs pour former plus tard des dirigeants de la manoeuvre et de la manutention et des agents de train ; certaines Régions, celle du Sud-Ouest notamment, opèrent déjà ainsi et s'en trouvent fort bien ; il est décidé que toutes les Régions adopteront cette pratique et que l'on examinera ultérieurement les résultats d'un tel essai.

Le Chapitre V du rapport GIRETTE traite de l'action des chefs ; il s'élève contre la tendance générale de la S.N.C.F. à trop réglementer le détail et à supprimer ainsi l'initiative des chefs locaux ; il est entendu que l'on s'abstiendra dans l'avenir, à tous les échelons hiérarchiques, de toute centralisation excessive et que l'on essaiera également d'obtenir que les échelons inférieurs s'habituent à résoudre eux-mêmes les difficultés qu'ils éprouvent sans en référer systématiquement aux échelons supérieurs.

Les C.S.E., sans trop se faire d'illusions à ce sujet, sont bien d'accord pour que l'on essaie d'obtenir des Conseils de discipline qu'ils se montrent sévères vis-à-vis des agents qui, sans avoir commis de fautes graves, font néanmoins preuve de négligences répétées et d'un mauvais service habituel.

En ce qui concerne la décentralisation des sanctions ; ils n'auraient pas d'objection à ce que les chefs de gare de 2ème classe et au-dessus et les Chefs de circonscription Mouvement puissent infliger les punitions jusqu'au blâme sans inscription avec, le cas échéant, retenue sur les primes de travail, les Chefs d'Arrondissement pouvant eux-mêmes infliger jusqu'au blâme avec réduction de 3/12^e de la prime de fin d'année ; le Service Central M fera à ce sujet des propositions au Service Central P.

....

M. DARGEOU demande aux C.S.E. leur avis sur les dispositions à prendre concernant le Service des trains de Voyageurs pendant les fêtes de Noël et du Jour de l'An. Les C.S.E. demandent que l'on n'envisage ni suppression, ni dédoublements de trains, la limitation du trafic Voyageurs étant par ailleurs obtenue grâce aux fiches d'admission.

III - Prochaine réunion, en principe le 2 Janvier, à l'heure habituelle.

RA
S.N.C.F.

C.S.E. n° 252

Service Central
du Mouvement

REUNION

5° Division

DES CHEFS DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

MEMENTO N° 252

Séance du 5 Décembre 1944

I - Unification des programmes des cours des Ecoles d'instruction professionnelle.

Le Service Central du MOUVEMENT a soumis, le 15 Novembre, aux C.S.E. un projet de programmes unifiés des cours des écoles d'instruction professionnelle établi après échange de vues avec les représentants des Régions au cours de plusieurs réunions de la C.C.A.A.

M. LONG expose que le projet en question constitue une deuxième étape dans l'unification de l'organisation de l'instruction professionnelle ; la première étape a été décidée au cours de la réunion des C.S.E. du 7 Janvier 1941 et a fait l'objet du Memento N° 159.

La nouvelle unification entreprise rendra comparable les programmes d'enseignement en vigueur dans les écoles des diverses Régions ; il est, néanmoins, bien entendu que les instructeurs, tout en se conformant aux grandes lignes des programmes, auront toute latitude de ne pas appliquer strictement la répartition détaillée des cours que ces programmes comportent et de s'en écarter plus ou moins d'après le nombre des agents appelés à suivre les cours, d'après leur formation antérieure, d'après leur niveau d'instruction générale, (attachés notamment), etc...

Un autre avantage de l'unification entreprise consiste en ce que, dès que la pénurie actuelle de papier aura disparu, on pourra entreprendre pour certaines matières la rédaction de cours unifiés (schématiques dans certains cas, développés dans d'autres cas), destinés à servir de guide aux instructeurs et de memento aux élèves.

.....

Sur deux points, le projet présenté n'est pas strictement conforme aux décisions prises au cours de la réunion des C.S.E. du 7 Janvier 1941 : la durée des cours des niveaux N° 1 et 2, fixée en 1941 à 6 semaines, a été portée à 8 semaines ; les C.S.E. sont bien d'accord à ce sujet.

Par ailleurs, il a été prévu pour l'école du niveau M.3 deux programmes distincts, l'un applicable aux Sous-Chefs de gare, l'autre applicable aux Chefs de gare ; les Chefs des gares, petites et moyennes, ont en effet à connaître parfaitement les questions de comptabilité et de litiges, alors que les sous-chefs de gare s'occupent plus spécialement de l'exécution des transports et de la formation des trains ; quant aux Chefs des grandes gares, il convient, s'il y a lieu, de leur faire suivre les cours M.4 ; les C.S.E. n'ont pas d'objection à ces nouvelles dispositions.

Il est procédé à l'examen détaillé du projet présenté par le Service Central du Mouvement ; l'ensemble du projet est adopté avec, toutefois, les réserves suivantes :

1°) le nombre des Conférences du niveau M.3 sera réduit de manière à permettre d'augmenter la durée des exercices sur le terrain et des voyages d'études,

2°) d'une manière générale les programmes accordent trop de développement aux questions de sécurité et de circulation et pas assez aux questions de transport,

3°) il serait désirable de réaliser une certaine unification du programme des Conférences sur les questions générales dans les niveaux M.4 et T.4, de manière que les Agents appelés à suivre les cours du niveau 4 des deux branches puissent, le cas échéant, assister en commun aux Conférences dont-il s'agit.

La C.C.A.A. procédera à la mise au point du projet compte tenu des observations présentées par les C.S.E.

II - Situation générale des Régions en ce qui concerne le Mouvement.

Chacun des C.S.E. expose la situation générale de sa Région en ce qui concerne le Mouvement.

.....

M. SOULARD signale que les ports du HAVRE et de ROUEN recommencent à travailler et que les transports militaires s'effectuent correctement et ne manquent pas de matériel ; au contraire, les transports de ravitaillement français ne peuvent se faire faute de matériel ; il en est ainsi notamment pour les pommes de terre de Bretagne. M. DARGEOU fait connaître que les moyens de traction vont être renforcés sur la Ceinture sud, ce qui facilitera l'exécution des prestations de matériel ; néanmoins, la Région de l'OUEST essaiera d'organiser des navettes de matériel pour le transport des pommes de terre.

M. GIRETTE signale également la pénurie de matériel qui ne permet pas d'assurer le transport des pommes de terre. Le rétablissement de la circulation sur le Pont d'ORLEANS a permis d'améliorer sensiblement le Service Voyageurs et facilite également l'exécution du Service Marchandises.

D'après M. MERMIER, les transports militaires s'effectuent correctement sur la Région du SUD-EST ; par contre, un certain nombre de trains de marchandises sont en attente à GANNAT pour être acheminés sur PARIS par les voies SUD-OUEST. M. GIRETTE examinera la question. Un transbordement Voyageurs est en voie d'organisation à PARASCON-BEAUCAIRE, un transbordement Marchandises à AVIGNON. La création, à partir du 6 Décembre, d'un nouveau train de Voyageurs PARIS - LYON améliorera d'une manière très sensible le Service des Voyageurs. Les Mines de la Loire et du Gard manquent de matériel.

M. MERMIER demande si un certain nombre de trains M.V. récemment supprimés ne pourraient pas être rétablis en vue d'améliorer la rotation du matériel. M. DARGEOU fera examiner la question, compte tenu de l'approvisionnement en charbon.

M. DEGARDIN se plaint principalement du grand nombre de trains militaires arrêtés à destination de la BELGIQUE. Les Mines sont à peu près servies en matériel ; par contre, les autres transports de programmes ne se font pas faute de matériel. La campagne des betteraves n'atteindra vraisemblablement que 25% d'une campagne normale.

M. DEFFORGES signale de très nombreuses destructions dans les zones nouvellement libérées ; l'itinéraire PARIS - STRASBOURG est dès maintenant libre jusqu'à SARREBOURG ; il ne pourra aller à BELFORT avant la fin de Janvier. Il y a des minerais sur le Nord et des coke sur l'Est, paraissent reprendre vers le 20 décembre. La Région de VERDUN est toujours encombrée par de nombreux trains militaires en attente de déchargement.