

SNCF Notre Métier

Hebdomadaire d'information professionnelle et sociale des cheminots de France



Obs and

Cet été
à
S^T HILAIRE DE RIEU
où nos apprentis de
l'Ouest ont retrouvé
l'originale salle à man-
ger circulaire du
camp marin

LES CHEMINOTS DE FRANCE n'oublieront pas

« Pendant notre court séjour en Belgique, nous avons pu nous rendre compte de vivre dans un climat de liberté, d'affection et de solidarité spécialement pour recevoir nos petits belges. Tout est chaleureux, nous sommes bienvenus dans leurs familles, nous nous sentons vivants, entraînés, heureux. Nous sommes très agréablement surpris de constater que nous sommes maintes et que nous l'aurions pas... »

UN cheminot d'Arles, ex-primé, vient de quitter... nous avons élu dans la lettre qu'il nous demande de publier en témoignage de reconnaissance ses collègues cheminots belges... »

« Nous sommes, mes délégués, l'occasion d'aller chercher nous-mêmes deux enfants belges par deux collègues belges et nous avons pu les rencontrer. Tout est chaleureux et les enfants de France étaient volés. L'un de nos collègues d'Arles a été intrigué par un poste belge et s'est empressé de lui proposer d'aller travailler à domicile... »

« Nous nous sommes un peu inquiétés de la situation de nos collègues belges... »

« Parents, nous sommes très heureux de voir de nombreux collègues nous avoir une dette de gratitude... »

« Nous sommes très heureux de voir de nombreux collègues nous avoir une dette de gratitude... »

TANDIS que les derniers contingents de nos jeunes belges, volontiers de séjour en Belgique, représentent le caractère de la France, nous nous avons voulu leur faire le plaisir de plus en plus volontiers, nous avons eu plaisir à leur adresser nos lettres de bienvenue et nos lettres de sympathie, nous nous sommes très agréablement surpris de constater que nous sommes maintes et que nous l'aurions pas... »

VOICI d'abord les impressions d'une ancienne sociale... qui avait continué à Liège un groupe d'entraide... l'arrivée... »

« Mes collègues belges pendant lesquelles les organisations belges nous ont beaucoup aidés... »

« Les responsabilités ont été prises par les collègues belges... »

« Et la ville qui s'est ouverte à l'égard des belges... »

« Oh non, Monsieur, laissez-moi, mais si vous le voulez... »

« Et le fait que s'est ouvert à l'égard des belges... »

CITATIONS A L'ORDRE DE LA S.N.C.F

M. Willy BOHNING, Ajusteur au dépôt de Troyes. Comme membre d'un groupe de résistance, a trouvé la mort le 12 octobre 1944 lors de l'attaque du magasin de Saint-Mand... »

M. Guy JEANDEMANGE, Ajusteur au dépôt d'Épinal. Comme F.F., a été tué le 17 septembre 1944 en cours d'une patrouille... »

M. André REINERT, Ajusteur, au dépôt de Reims. Comme F.F., a été tué le 7 juin 1944 lors de l'attaque de Saint-Gervais... »

M. Jean NICOLAS, Ajusteur au dépôt de Mirecourt. Comme F.F., a été tué le 23 septembre 1944 en cours d'une patrouille à Vercennes... »

M. Paul CASTEL, Aide-ouvrier au dépôt de Bar-le-Duc. Inségré à un organisme de résistance de Vaucouleurs, a été arrêté et tué par les Allemands le 17 octobre 1944... »

M. Jacques SENER, Ajusteur au dépôt de Bellort. Comme membre d'un groupe de résistance M.L.N., groupe T.B., 1^{er} Cie, a été pris au Magasin de la Haute-Planchette par les Allemands et tué le 10 octobre 1944... »

M. Paul SILVESTRE, Elève-mécanicien au dépôt de Bellort. A été tué le 17 octobre 1944 à Merville... »

M. Jean GRANJAN, Mineur-aid-ajusteur auxiliaire aux Ateliers de Noyon. Comme membre d'un groupe de résistance, a été tué le 15 août 1944... »

Dordogne, a été capturé par les Allemands lors de l'attaque de Bellort le 10 octobre 1944... »

M. Pierre PIMPERNELLE, Mineur-ajusteur aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué accidentellement le 9 septembre 1944... »

M. Henri FRANCOIS, Nettoyeur à l'entretien de Bellort. A été tué le 10 octobre 1944... »

M. Raymond BESSON, Aide-ajusteur à l'entretien de Bellort. A été tué le 10 octobre 1944... »

M. Pierre JACQUIN, Mineur-ouvrier aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué le 10 octobre 1944... »

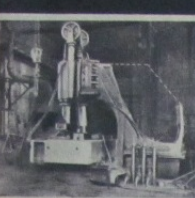
M. Pierre JACQUIN, Mineur-ouvrier aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué le 10 octobre 1944... »

M. Pierre JACQUIN, Mineur-ouvrier aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué le 10 octobre 1944... »

M. Pierre JACQUIN, Mineur-ouvrier aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué le 10 octobre 1944... »

M. Pierre JACQUIN, Mineur-ouvrier aux Ateliers de Noyon. Comme F.F., a été tué le 10 octobre 1944... »

Double résurrection à HELLEMES-MACHINES



LES ATeliers d'HELLEMES-MACHINES ont été l'objet de violents bombardements aériens de 1942 à 1944 et ont subi de graves destructions matérielles.

L'initiative de l'Atelier de M. BOLLIN a permis de reconstruire l'Atelier... »

« Une presse était impressionnée dans l'Atelier de M. BOLLIN... »

Cette presse hydraulique de 120 cv avait été sabotée par les Allemands en 1944.



... après une réparation judicieuse, elle est maintenant en service.

La presse de 120 cv du type Treadwell... »

« La presse de 120 cv du type Treadwell... »

« La presse de 120 cv du type Treadwell... »

« La presse de 120 cv du type Treadwell... »

« La presse de 120 cv du type Treadwell... »

Le plan de la différence dans la nature des métiers... »



La presse de 150 cv avait été également sabotée.

QUANT à la presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

« La presse de 150 cv type Heston... »

... son batti en acier moulé a été réparé.



... et les ouvriers de l'Atelier des presses sont fiers d'avoir opéré cette résurrection.



... et les ouvriers de l'Atelier des presses sont fiers d'avoir opéré cette résurrection.

Comment, en 1946, la S.N.C.F.

a fait face aux

DEPARTS EN VACANCES

1.300 trains supplémentaires mis en marche. En quelques journées de pointe, 2 millions de voyageurs et leurs bagages expédiés des gares de Paris, des départs qui, dans leur ensemble, ont dépassé de 20 % ceux de 1938. Tout cela sans incident notable, dans des conditions de régularité et de sécurité que bien d'autres moyens de transports peuvent, évidemment, nous envier. Tel est le beau travail, une fois de plus, accompli par le rail !

Et pourtant les cheminots, notamment ceux des grandes gares voyageurs, n'abandonnent pas cet été 1946 sans quelque appréhension en présence d'un volume de trafic qui s'annonçait nettement supérieur à celui de 1945.

Rappelons qu'en prévision de ces mouvements, le service des trains avait été étoffé par paliers successifs, le 6 mai, 15 juin et 1^{er} juillet, et que des trains temporaires d'été avaient été prévus. De leur côté, les Ateliers fournissaient un gros effort pour remettre en état avant la période critique le plus grand nombre possible de véhicules. Enfin, des programmes précis de débouchements mettaient en œuvre, une fois réservés les horaires spéciaux des colonies de vacances, tout le matériel disponible en faisant à tourner — les rames au maximum.

Cette année, les mouvements d'affluence exceptionnelle se sont situés comme d'habitude sous les abords du 14 juillet, de la fin juillet-début d'août ainsi que de la 15 août, mais des pointes extrêmes ont été constatées au début d'août du fait des départs simultanés en congés payés.

Voici la physionomie particulière de ces mouvements.

Les départs du 14 Juillet.

De 12 au 16 juillet, ont circulé sur le réseau national 36 trains supplémentaires qui ont parcouru 76.400 kilomètres.

Aux premiers départs en vacances s'est superposé un trafic à courte distance portant sur des départs du samedi avec retour le lundi.

La seule gare Montparnasse a expédié pendant ces cinq jours 153.000 voyageurs, soit 25 % de plus qu'en 1945 et 22 % de plus qu'en 1938, les journées les plus chargées étant le vendredi et le samedi 12 et 13 juillet, pour lesquelles 150.000 places ont été louées dans les trains de grandes lignes partant de cette gare.

Une progression marquée, de l'ordre de 25 % par rapport à 1945, a été également constatée dans les départs des gares parisiennes pendant cette période de cinq jours.

Les départs du 1^{er} Août.

Le gros des départs en vacances s'est produit du 26 juillet au 4 août. Pendant ces journées

— on a évalué à 1.300.000 le chiffre des voyageurs de grandes lignes partis des différentes gares de Paris, dont 273.000 d'Austerlitz, 257.000 de Montparnasse, 218.000 de la gare de Lyon, 194.000 de Paris-Nord, 133.000 de Saint-Lazare et 122.000 de Paris-Est (non compris les trains détournés par Paris-Lyon, soit 21.000 voyageurs).

Ces chiffres dépassent de 15 % environ ceux de 1945 et de plus de 20 % ceux de 1938. Les départs de Paris-Lyon ont le mouvement en 1938 avait été très fort).

— 408 trains supplémentaires ont été mis en marche, dont 224 au départ de Paris; — 424.575 places ont été louées dans les gares de Paris (contre 333.585 en 1945). Les départs, déjà très nombreux les 26 et 27 juillet, ont atteint leur point culminant le samedi 3 août, au vu à partir 200.000

voyageurs, soit 28 % de plus qu'un jour le plus fort de 1938 (1^{er} août).

L'affluence exceptionnelle du 3 août comme celle qui s'est ensuite produite les 9 et 10 août, a été favorisée par la fermeture à Paris d'un nombre important de maisons de commerce, coïncidant avec la mise en congé massive des principales usines et établissements de la Région Parisienne.

Il en est évidemment résulté, en dehors des inconvénients généraux pour l'économie française dont la France s'est déjà fait l'écho, une accentuation des efforts constatés dans la constance du service à assurer et qui rendent l'exploitation particulièrement difficile et onéreuse.

Photo Raynaud



Hall de départ de la gare de Paris-Austerlitz

Pour la période entière du 12 juillet au 20 août, on a constaté en particulier, pour la gare d'Austerlitz, que le chiffre maximum des voyageurs de grandes lignes partis dans une journée, qui dépassait le moyen de cette période de 40,8 % en 1938, le surpasse de 64 % en 1946 et que le plus fort jour, qui était deux fois plus fort que le plus faible en 1938, lui était devenu trois fois supérieur.

Toutes les interventions de la S.N.C.F. et

des organisations touristiques et hôtelières et vue de l'établissement des congés sur une période assez longue que possible de l'été sont donc restées sans résultat bien qu'elles aient été suivies de directives ministérielles et l'attention des Pouvoirs publics est appelée sur cette question.

Les départs du 15 Août.

Les départs du 15 août n'ont pas eu le même caractère d'une part, la deuxième série de congés payés s'est présentée les 9 et 10 août, d'autre part, l'augmentation de trafic appliquée le 15 août a incité beaucoup de personnes à avancer leur voyage, de sorte que les départs ont été mieux étalés. D'autre part, le courant de retour des villageois vers les grandes villes s'est amorcé de bonne heure les 17, 18 et 19 août.

401 trains supplémentaires ont circulé. On évalué à 520.000 le nombre des voyageurs partis de Paris du 12 au 19 août, avec maximum le 14 août (108.000).

✱

Mais la corporation des cheminots n'a pas seulement assuré un trafic d'été nettement plus élevé que celui de 1945 et même de 1938, elle l'a aussi assuré dans des conditions beaucoup plus favorables pour les voyageurs que l'année dernière. La suppression des formalités de l'inscription préalable a décongestionné les files d'attente dans les gares. D'autre part, si certains trains — et en particulier dans les relations trans-européennes — ont été très chargés, nombreux étaient ceux dont les convalescents étaient déchargés de la foule des voyageurs qui s'y entassaient naguère. Enfin, tous ont été transportés dans l'ensemble avec régularité et, en tout cas, dans des conditions de sécurité que bien d'autres modes de transports peuvent nous envier.

La public a dans l'ensemble reconnu les progrès très sensibles faits pour obtenir, dans le domaine des transports de voyageurs, le retour à des conditions d'exploitation normale, but de notre effort à tous.

Au guichet central du bureau des renseignements de la gare de Paris-St-Lazare.



Le point de vue du CLIENT

PROCHAINE MISE EN SERVICE DE COUCHETTES DE 1^{re} CLASSE.

La possibilité, au cours d'un voyage de nuit, de disposer pour son repos d'une place confortable pour le voyageur, un avantage très apprécié. Les décrets de guerre n'ont pas permis à la S.N.C.F. de développer, comme elle l'avait projeté dès 1939, les places couchettes dans ses trains de nuit, à part vers spécialement à des généralistes dans les relations de nuit comportant un trajet de plus de 500 kilomètres. Après la libération, l'achèvement du parc des voitures et la nécessité impérieuse d'offrir la capacité maximum dans la nuit nombre de voyageurs, ont empêché de mettre immédiatement à l'étude la possibilité de développer, comme elle l'avait projeté dès 1939, les places couchettes dans ses trains de nuit, à part vers spécialement à des généralistes dans les relations de nuit comportant un trajet de plus de 500 kilomètres. Après la libération, l'achèvement du parc des voitures et la nécessité impérieuse d'offrir la capacité maximum dans la nuit nombre de voyageurs, ont empêché de mettre immédiatement à l'étude la possibilité de développer, comme elle l'avait projeté dès 1939, les places couchettes dans ses trains de nuit, à part vers spécialement à des généralistes dans les relations de nuit comportant un trajet de plus de 500 kilomètres.

En consultant les tableaux des voitures directes et celles des voitures à couchettes de 1^{re} classe sont insérées dans l'indicateur Officiel. Chaque voyageur trouve toute une gamme de possibilités et peut apprécier les progrès réalisés actuellement. Sur le réseau national, en dehors des services de wagon-lits, il n'existe plus moins de 108 relations de chaque sens observées par couchettes de 1^{re} classe.

Une nouvelle étape importante qui sera, nous ne doutons pas, franchement accueillie, prévoit la mise en service, à partir du 7 août prochain et au fur et à mesure de l'aménagement des voitures dans le courant de l'été, de couchettes de 2^e classe sur des relations importantes au nombre de 48. Les compartiments couchettes de 2^e classe comportent 6 groupes de 3 couchettes superposées à deux places, constituant 12 couchettes inférieures de chaque groupe.

Voici la liste des principales relations où les couchettes de 2^e classe seront mises en service progressivement :

- Paris-Mulhouse-Bâle,
- Paris-La Rochelle,
- Paris-Caen,
- Paris-Tarbes,
- Paris-Toulouse,
- Paris-Béziers,
- Paris-Marseille-Toulon-Vindictia,
- Paris-Genève,
- Paris-Montpellier,
- Cherbourg-Vindictia,
- Strasbourg-Vindictia,
- Lyon-Nantes,
- Lyon-Quimper.

Un certain nombre de ces Services fonctionneront dès le 7 août prochain et figureront dans l'indicateur Officiel du service d'été.

Ainsi, les voyageurs auront bientôt la possibilité d'effectuer couchettes de long parcours de 1^{re} classe, moyennant un supplément moindre de 250 francs qu'au sein de la distance parcourue (ceux qui leurs excursions obligent à des déplacements exceptionnels) par rapport à cette nouvelle réalisation de la S.N.C.F. dans ses efforts pour offrir à sa clientèle, Villasse, Sécurité, Confort.



bonne nouvelle!
D'ASSURANCE FAMILIALE
Ne manquez pas de lire, et de signer, la "Méthode d'Efficient" de nos experts.

