

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Service Central du Matériel

Division Centrale de la
Traction

| | | |
|------------|-----|-----|
| RECEVUE | | |
| N° 1234567 | | |
| Rce | Der | Pce |
| | | |

Ajour

NOTICE TECHNIQUE 63^{bis} T

Mesures d'exécution relatives à
l'application de la Notice 63 T
sur le calcul des primes de traction

Nm 4224

PARIS, le 3 Septembre 1940.

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel
et de la Traction

PARIS, le 16 MARS 1950

NR: Tt 422410/2/217

Objet: Prime de
temps gagné.

Monsieur le Directeur
de la Région MEDITERRANEE

Monsieur le Chef du Service
du Matériel et de la Traction
Région: EST, NORD, OUEST, S/OUEST, S/EST,

Je vous adresse ci-joint exemplaires d'une note relative au nouveau mode de calcul de la prime de temps gagné, qui comporte les modifications suivantes, par rapport aux règles actuellement en vigueur :

a) le nombre maximum de minutes perdues donnant lieu à retenue et le nombre maximum de minutes gagnées pouvant être rémunérées sont fonction de la distance parcourue à un même train par une même équipe,

b) le coefficient 3 qui pouvait être appliqué à certains trains rapides, particulièrement recommandés, est supprimé; il ne reste plus que le coefficient 2 A. La liste des trains affectés de ce coefficient sera arrêtée par la Division Mouvement-Traction du Service Technique MT sur proposition des Divisions Régionales de la Traction - Cette liste devra être adressée pour le 25 courant.

c) dispositions à appliquer pour déterminer le nombre de minutes gagnées aux trains autorisés à circuler en avance sur leur horaire.

Ces nouvelles dispositions entrent en vigueur à partir du 1er avril prochain. Je vous prie de bien vouloir donner toutes instructions en conséquence.

LE DIRECTEUR,

Signé: A. PARMANTIER

NB - A titre exceptionnel et par mesure transitoire, les Régions NORD et OUEST pourront continuer à appliquer le coefficient 3 jusqu'au nouveau service d'Octobre 1950, à partir duquel les règles normales seront intégralement appliquées. Ces Régions devront donc réduire progressivement le nombre de trains affectés du coefficient 3.

COPIE à Monsieur GIRARDOT - Ingénieur Principal -
Service Central du Personnel

COPIE à Monsieur **BOELL** - Chef de l'Atelier
Central de Mécanographie.

M. P. ...
7/8

a

S.N.C.F.

Service Technique
du Matériel
et de la Traction

PARIS, le 15 mars 1950

Tt 422410/2

CALCUL de la PRIME de TEMPS GAGNE

REGLES APPLICABLES à PARTIR du 1er AVRIL 1950

Une prime dite "Prime de temps gagné" est attribuée pour le temps regagné dans la marche, à condition que les limites de vitesse fixées par les règlements en vigueur n'aient pas été dépassées.

Tout retard non justifié, provenant du fait des agents de conduite, entraîne une retenue pour temps perdu.

Pour un même train et une même équipe, le nombre maximum de minutes perdues et le nombre maximum de minutes gagnées sont fixés comme suit:

| | Minutes perdues | Minutes gagnées |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Pour un parcours égal ou inférieur à: | | |
| 200 kilomètres | 15' | 30' |
| 300 kilomètres | 20' | 45' |
| 400 kilomètres | 30' | 60' |
| Pour un parcours supérieur à 400 km. | 35' | 75' |

y compris la majoration dont peuvent bénéficier certains trains rapides remorqués par locomotives à charbon qui ne comportent plus que le coefficient 2.

La retenue pour temps perdu s'applique à toutes les pertes de temps pour lesquelles la responsabilité des agents de conduite est engagée (retard de mise en tête, détresse, temps perdu au cours des stationnements prévus ou fortuits, en cours de route, etc....).

Lorsqu'une perte de temps donne lieu à contestation et enquête, seule la prime argent est modifiée en fonction des conclusions de cette enquête, le nombre de minutes gagnées servant à déterminer l'allocation de combustible, reste celui qui est indiqué sur le bulletin de traction.

Pour un service en double équipe avec wagon dortoir, les nombres indiqués ci-dessus sont doublés.

Suivant prescriptions de l'Instruction Générale de Sécurité n° 15 :

1°- Aucun train suivant une marche tracée ne doit circuler en avance sur son horaire, une tolérance ne devant pas excéder 3 minutes, étant, toutefois, admise en ce qui concerne les heures de passage et d'arrivée.

Cette avance de 3 minutes ne donne pas lieu à paiement de la prime de temps gagné.

2°- Des trains ne transportant pas de voyageurs peuvent, dans certains cas, être autorisés à circuler en avance et, lorsqu'un train est expédié dans ces conditions, il doit faire l'objet d'une remise par le Chef de gare au mécanicien d'une autorisation écrite de circuler avec une avance déterminée (N minutes) jusqu'à une gare désignée.

Pour permettre d'effectuer le décompte du temps gagné (ou perdu) l'autorisation prévue ci-dessus, doit être jointe au bulletin de traction; à défaut de cette autorisation, le décompte des temps gagnés ne peut dépasser le nombre de minutes perdues.

- Traction vapeur et traction électrique.

La prime de temps gagné se compose de deux éléments:

- a) une prime en argent par minute gagnée (ou une retenue par minute perdue) dont le taux est variable avec la catégorie du train.
- b) une allocation complémentaire de combustible ou d'énergie électrique par minute gagnée et par 100 tonnes remorquées dont le taux est également variable avec la catégorie du train.

Cette allocation n'est pas attribuée pour les trains remorqués par locomotives électriques non munies de compteur.

Il n'est pas attribué de prime de temps gagné pour les parcours H.L.P.

Pour certains rapides, remorqués par locomotives à charbon, particulièrement recommandés, à marche très tendue et dont la charge réelle est voisine de la charge offerte, le nombre de minutes gagnées sur certaines sections de ligne où la

régularité de la circulation est primordiale, pourra être affecté du coefficient 2. La liste des trains et des sections de lignes intéressés sera arrêtée par la Division Mouvement-Traction du Service Technique MT sur propositions des Divisions Régionales de la Traction; elle sera ensuite transmise à l'Atelier Central de Mécanographie. Les Régions seront tenues au courant des modifications apportées à leurs propositions. Cette liste sera portée à la connaissance des agents de conduite par les Régions.

En cas de renfort ou d'adjonction, les primes de temps gagné et les retenues pour temps perdu afférentes au parcours ainsi effectué, sont partagées entre les mécaniciens ou conducteurs-électriciens ayant participé à la remorque.

Lorsque deux autorails circulent en jumelage, chaque conducteur reçoit le montant total de la prime de temps gagné (ou subit la retenue entière en cas de perte de temps).

Lorsque deux autorails circulent en couplage, la prime de temps gagné attribuée au conducteur est calculée pour l'autorail titulaire et mise au compte de cet autorail.

- Traction Diesel et traction autorail -

La prime de temps gagné ne comporte qu'une prime en argent par minute gagnée (ou une retenue par minute perdue). Le taux de cette prime est variable avec la catégorie du train.

L'annexe I fixe:

- les taux à appliquer pour le calcul de la prime en argent, tous modes de traction;
- les allocations complémentaires de combustibles, et d'énergie électrique prévues pour la traction vapeur et la traction électrique.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANCAIS

Service Central du Matériel

NOTICE TECHNIQUE 63^{bis} T.

Mesures d'exécution relatives à l'application de la
Notice 63 T sur le calcul des primes de traction.

SOMMAIRE

| | Pages |
|--|-------|
| CHAPITRE I - Généralités | 1 |
| CHAPITRE II - Mesures préparatoires à l'établissement des documents de base : | |
| A - Division du territoire en zones et codification des zones | |
| BA - Codification des arrondissements et dépôts | 1 |
| CB - Codification des engins moteurs | 2 |
| DC - Codification des gares | 3 |
| ED - Codification des parcours | 3 |
| FE - Codification des agents de conduite | 3 |
| CHAPITRE III - Règles à observer pour l'établissement du talon des bulletins de traction et bons de manoeuvres | |
| A - Bulletins de traction | 4 |
| B - Bons de manoeuvres | 12 |
| CHAPITRE IV - Envoi à l'Atelier de Mécanographie des documents de base (talons des B.T. et bons de manoeuvres) | 13 |
| CHAPITRE V - Etats divers à adresser par les Régions à l'Atelier de Mécanographie | 14 |
| ANNEXES I - Classification des parcours | |
| II - Calendrier d'envoi des bulletins et bons à l'Atelier de Mécanographie (modèle) | |
| III - Relevé des gains et pertes de temps restés en litige. | |

CHAPITRE I - GENERALITES -

La Notice 63 T définit la nature des primes payées au personnel de conduite des machines et expose le principe du calcul de ces primes. Les mesures de détail, destinées à permettre l'exécution de ce calcul par l'atelier de mécanographie sont exposées ci-après :

Cet exposé comprend 4 parties :

- 1° - Mesures préparatoires à l'établissement des documents de base ;
- 2° - Etablissement des documents de base (talons des bulletins de traction et bons de manoeuvres) ;
- 3° - Envoi des documents de base (talon des bulletins de traction et bons de manoeuvres) à l'atelier de mécanographie ;
- 4° - Etablissement et envoi à l'atelier de mécanographie des documents autres que les précédents.

CHAPITRE II - MESURES PREPARATOIRES à L'ETABLISSEMENT DES DOCUMENTS DE BASE -

L'atelier de mécanographie emploie pour le calcul des primes des machines à statistiques à cartes perforées. Tous les éléments de base nécessaires pour ledit calcul doivent donc être produits en chiffres. A cet effet, sur chaque bulletin de traction et sur chaque bon de manoeuvre, il est réservé un emplacement ou talon, où toutes les indications nécessaires au calcul des primes existant dans le corps du bulletin ou du bon de manoeuvre sont reproduites sous forme chiffrée, dans l'ordre même où elles seront perforées sur la carte MAS.

Pour permettre la traduction en chiffres des dites indications, il y a lieu de prendre les mesures ci-après :

A - Division du territoire en zones et codification des zones.

Afin de pouvoir séparer au point de vue statistiques les parcours d'interpénétration de chaque Région sur les Régions voisines, d'une Région sur réseaux étrangers, ~~d'une W.V.D. ou d'une E.B.D. sur les autres W.V.D. et E.B.D.~~, les dépôts de la S.N.C.F. sont tout d'abord répartis d'après leur situation géographique dans les zones définies par le tableau ci-après.

| Zones | N° de code de la zone |
|--|-----------------------|
| Région de l'EST (Est (non compris les lignes d'Alsace & de Lorraine) | 1 |
| (Lignes de l'Alsace et de Lorraine | 7 |
| du NORD | 2 |
| de l'OUEST | 3 |
| du SUD-OUEST | 4 |
| du SUD-EST | 5 |
| Ligne de GUILLAUME-LUXEMBOURG | 6 |

" Le numéro de la zone à laquelle appartient le dépôt détache de la locomotive doit être inscrit sur le talon du bulletin de traction dans la colonne prévue.

" D'autre part, les parcours effectués à l'extérieur de la S.N.C.F. sont également répartis en zones définies comme suit:

| Réseaux Etrangers | N° de code de la zone |
|-----------------------------------|-----------------------|
| - S.N.C.F. Belges | 12 |
| - REICHSBAHN | 13 |
| - CHEMINS DE FER FEDERAUX SUISSES | 14 |
| - -d°- ITALIENS | 15 |
| - -d°- ESPAGNOLS | 16 |
| - -d°- du Prince Henri | 17 |

rieur de la S.N.C.F., soit sur une autre zone intérieure à la S.N.C.F., soit sur une des zones situées à l'extérieur qui viennent d'être définies, se fait dans les conditions exposées plus loin (chapitre III).

B - Codification des dépôts. - Les dépôts sont numérotés dans chaque région à partir de 01. - ce nombre ne doit pas dépasser 99. Les dépôts annexes, incluses, portant, en principe, le même numéro que le dépôt centre.

BC- Codification des engins moteurs -

1°) Locomotives à vapeur

Il est dressé un code faisant correspondre aux numéros actuels un numéro à cinq chiffres. Les 2 premiers chiffres servent à désigner la série. Par série, il faut entendre un groupe de machines identiques ou analogues que l'on désire faire concourir entre elles, pour le calcul de la prime. Ces séries sont numérotées à partir de 01. Leur nombre ne doit pas dépasser 99 par région.

Les 3 derniers chiffres servent à classer chaque machine dans la série. Ce sont, en principe, les 3 derniers chiffres du numéro unifié de la locomotive.

D'autre part, les différentes séries de locomotives sont, pour l'attribution des allocations forfaitaires de combustibles prévues au Chapitre IV de la Notice et à son Annexe I, réparties en 3 catégories en fonction de la surface de grille.

2°) Autorails

Il est, de même, dressé un code faisant correspondre à chaque engin un numéro à 5 chiffres. Les 2 premiers constituent un numéro de série (compris entre 01 et 99), le mot série étant pris dans un sens analogue à celui défini au paragraphe précédent et les 3 derniers numéros servent à classer l'engin dans sa série et étant compris entre 0 et 999.

Dans le cas particulier d'un engin, composé normalement de plusieurs éléments, formant un ensemble en principe indéformable -cas des TAR de la Région Nord, par exemple-, il n'est attribué un numéro du code qu'aux éléments moteurs à l'exclusion des éléments formant remorque. L'un des éléments en cours de circulation est considéré comme titulaire, l'autre ou les autres comme en couplage.

3°) Traction électrique

Il est dressé de même un code faisant correspondre à chaque engin (locomotive, automotrice circulant normalement sans remorque, automotrice circulant normalement avec remorque) un numéro à 5 chiffres. Les 2 premiers constituent un numéro de série, ce terme étant toujours entendu dans le même sens que précédemment et les 3 derniers servent à classer l'engin dans la série.

Comme pour les autorails, il ne doit être affecté un numéro du code, en ce qui concerne les éléments indéformables (à 2 ou 3 éléments) de la banlieue, qu'à l'élément moteur à l'exclusion de la remorque ou des remorques, que celles-ci soient pourvues ou non d'un poste de conduite.

NOTA - Si une machine d'une région est détachée dans une autre Région pour une certaine durée et circule avec des agents de la Région prenante, il convient que cette dernière attribue un numéro de série spécial à cette machine et la fasse figurer sur le barème de principe pour la répartition de la prime de combustible.

(Voir cas spéciale d'utilisation des machines page 8-§ 14)

D - Codification des gares -

Les gares et chantiers seront codifiés de façon analogue aux dépôts. Les arrondissements d'Exploitation seront numérotés à partir de 1. Dans chaque arrondissement, les gares seront numérotées à partir de 001.

RECOMMANDATION IMPORTANTE - LES MODIFICATIONS EVENTUELLES AUX CODES DONT IL A ETE QUESTION CI-DESSUS (PARAGRAPHS 1, 2 et 3) DOIVENT PRENDRE EFFET AU PREMIER JOUR D'UN MOIS ET NON EN COURS DE MOIS -

E - Codification des parcours -

Les différentes natures de trains sont classées en catégories dont le détail est arrêté par une Note Générale.

Pour chaque train, il est nécessaire d'inscrire sur le bulletin correspondant un chiffre tenant compte, à la fois :

- de cette classification des trains en catégories, ce qui permet l'établissement des statistiques de parcours et tonnages ;
- de la classification des trains exposée au chapitre II de la notice 63 T, ce qui permet le calcul de la prime de parcours.

Ce chiffre est déterminé par l'agent chargé de codifier le bulletin en utilisant le tableau joint à la présente notice (annexe I).

F - Codification des agents de conduite -

~~L'ensemble des~~ mécaniciens et chauffeurs, conducteurs d'autorails, conducteurs électriciens, aides-conducteurs électriciens, etc.... y compris les agents d'atelier ou du service intérieur effectuant occasionnellement du service de conduite, d'un même dépôt reçoivent un numéro matricule à 6 chiffres, se décomposant comme suit:

1er chiffre (en partant de la gauche) - Région d'attache de l'agent (et non zone)

Les agents de conduite des dépôts annexes sont numérotés avec ceux du dépôt centre, toutes les fois que le dépôt annexe n'a pas reçu de numéro de code particulier.

dans un même dépôt qu'un seul agent.

Ces matricules doivent être portés à la connaissance des agents intéressés.

Le numéro matricule d'un agent est conservé par celui-ci pendant tout le temps où il reste affecté au dépôt. En cas de mutation, le numéro matricule devenu libre ne peut être utilisé à nouveau par le dépôt que 3 mois après le départ de l'agent qui en était titulaire. Enfin, si postérieurement à la date officielle de la mutation, l'agent effectue encore du service dans son ancien dépôt, il convient d'indiquer sur les BT afférents à cet agent le numéro de code de son nouveau dépôt, ainsi que le numéro matricule de l'agent dans son nouveau dépôt.

Lorsqu'un agent des Grands Ateliers est exceptionnellement détaché dans un dépôt et utilisé dans ce dépôt au service des machines, il doit recevoir un numéro matricule par les soins dudit dépôt.

Dans le cas où l'inscription de ce matricule sur le talon du bulletin destiné à l'Atelier Central de Mécanographie est faite par les agents intéressés eux-mêmes, leur attention doit être attirée sur le fait que ce numéro sert à les identifier et que toute erreur d'inscription de leur part entraîne une erreur dans le calcul des sommes qui leur sont dues au titre de primes.

CHAPITRE III - REGLES A OBSERVER POUR L'ETABLISSEMENT DU TALON DES BULLETINS DE TRACTION ET BONS DE MANOEUVRES -

Les agents qui dans les dépôts sont chargés de traduire en chiffres sur le talon des bulletins de traction ou bons de manoeuvres les indications figurant en clair, dans le corps de ces documents, doivent, pour ce faire, tenir compte des diverses indications de détail énumérées ci-après :

A - BULLETINS DE TRACTION -

1°) Traction vapeur

Pour remplir le talon du bulletin de traction, il convient d'opérer comme suit tout d'abord de

- 1) vérifier que les inscriptions figurant sur chaque B.T. et qui doivent servir à l'établissement du talon destiné à l'Atelier Central de Mécanographie sont exactes et complètes ; et les reporter fidèlement sur ce talon en observant pour certains cas particuliers les directives ci-après :

Rest. avril 1943

Exemple :

Table with 2 rows: 'Service II' and 'Numero', and 5 columns with values 0, 9, 1, 4, 3.

2°/ Numéros matricules du mécanicien et du chauffeur -

Reporter les numéros matricules du mécanicien et du chauffeur, mentionnés par les agents eux-mêmes, dans la partie supérieure du bulletin, après les avoir soigneusement vérifiés et en observant, pour les cas particuliers, les directives du tableau synoptique ci-après:

Table with 2 columns: 'Cas spéciaux d'utilisation' and 'Indications à porter dans les cases correspondantes du relevé B.T. ou bons de manoeuvres.' containing rows A through E with detailed instructions for various traction and engine cases.

3°/ - Relais statistiques -

Provisoirement la case est à laisser en blanc.

4) Parcours d'interprétation :

Les différents cas susceptibles de se présenter sont résumés à l'annexe VI page 5 de la présente notice. Voir page 6 de cette annexe le modèle des talons de B.T. se rapportant à chaque cas particulier.

5) Parcours - Train chauffé- Fourgon chauffé-

Inscrire le total des kilomètres parcourus par le train, compris ceux en interpénétration et les kilomètres manoeuvres en cours de route.

Lorsqu'il y a chauffage, biffer l'une des deux mentions imprimées sur le talon en admettant que le chauffage a été assuré sur l'ensemble du parcours (ou l'ensemble des trains figurant sur le bulletin dans le cas de banlieue) même s'il n'a été prescrit que sur une partie du parcours (ou des trains dans le cas de banlieue).

En cas de non chauffage, ne rien biffer.

6) Kilomètres manoeuvres en cours de route-

Durée totale des manoeuvres exprimées en déciminetes par arrondi à la dizaine supérieure.

Hectotennes kilométriques -

7) Indiquer le nombre brut d'hectotennes arrondi par défaut. Si le tonnage du train n'est pas connu (cas de certains trains faits pour le compte des autorités d'occupation) fixer un tonnage approximatif forfaitaire déterminé, soit par comparaison avec des trains analogues, dont le tonnage est connu, soit à l'aide des déclarations du mécanicien. Par la suite, aucun bulletin rectificatif n'est à établir pour redresser les chiffres donnés avec les conditions ci-dessus.

8) Temps gagné ou perdu.

Faire la balance des temps gagnés ou perdus. En cas de résultat positif, on applique au temps gagné l'allocation par minute et 100 T. remorquées. Le tonnage à considérer pour le calcul de cette allocation est le plus élevé de ceux remorqués sur les parties du parcours où le temps a été effectivement gagné. Le tonnage ne doit pas être arrondi, on prend seulement la première décimale; Exemple: pour 255 TBR, on inscrit 2,5.

Lorsqu'à titre de sanction un abattement est prononcé sur le nombre de minutes gagnées, cet abattement ne doit porter que sur la prime de temps gagné argent et non sur l'allocation de combustible.

En cas de résultat négatif, indiquer la lettre R au haut de la case prévue du talon.

~~Lorsqu'une machine de route réchauffe en gare le matériel d'un train, la quantité de combustible allouée pour le réchauffage est déduite de la consommation du mois de la machine (état à fournir mensuellement Chapitre IV de la Notice 63T).~~

En dehors des indications précédentes, ci-dessous quelques précisions sur les directives à suivre dans les cas ci-après :

9) Parcours H.L.P.

Les allocations de combustibles sont calculées par l'Atelier Central de Mécanographie qui utilise le tableau des allocations forfaitaires (Annexe I de la Notice 63 T).

10) Cas des machines chasse-neige.

Le combustible à allouer pour le trajet proprement dit est déterminé comme suit:

- Tonnage réellement consommé obtenu par différence entre les quantités existant sur le tender avant départ et après retour (a)

- Détermination par le dépôt des allocations de combustible pour parcours HLP effectués avec chasse-neige (soit 8,10 ou 12 Kg par kilomètre (b)

Rectificatif n° 18
du 1^{er} mars 1944.

"La différence (a-b) est la consommation à indiquer sur les Dépôts à la fin du relevé des consommations demi-nettes des machines. La consommation nette est calculée par l'A.C.M. en retranchant de la consommation demi-nette d'une part, la quantité (a-b) ci-dessus, d'autre part, les allocations pour parcours H.L.P. correspondants.

11) Machine utilisée en D.E. avec wagon dortoir.

Le parcours total, la durée des manoeuvres, le nombre d'hectotennes remorquées, le temps gagné ou perdu et les allocations correspondantes, calculés suivant les directives exposées ci-dessus, seront divisés par 2, et ce sont ces derniers chiffres qui seront inscrits dans les cases du talon.

12) Cas de double ou multiple traction (renfort ou adjonction) ou de pousse (renfort).

Le tonnage kilométrique brut remorqué, le temps gagné ou perdu et les allocations correspondantes, calculés comme il est dit ci-dessus pour la partie du parcours où il y a eu effectivement double ou multiple traction ~~ou pousse, sont divisés par le nombre de machines ayant concouru à la traction~~ et c'est le résultat de ces divisions qui est inscrit dans les cases convenables des talons des bulletins de chacune des machines.

13) Locomotive à vapeur dans un train électrique:

Si une locomotive à vapeur est incorporée exceptionnellement dans un train électrique pour y jouer le rôle de fourgon chaudière, il sera établi un bulletin H.L.P. Il ne sera rien inscrit dans la case hectotennes kilométriques remorquées, mais le talon devra faire ressortir dans la case réservée au parcours la mention "Train chauffé".

14) Cas spéciaux d'utilisation de machines et de personnel :

1°- Machine détachée non montée (La locomotive est considérée comme appartenant au dépôt utilisateur dès le jour de l'arrivée dans ce dépôt machine ou feu de la Région d'attache)

~~11~~ - Machine détachée et montée avec équipe complète de la Région d'attache machine :

- a) détachement prévu pour plus de 15 jours (La machine est considérée comme appartenant au dépôt utilisateur dès le jour de son arrivée.)
b) détachement prévu pour moins de 15 jours mais qui se prolonge au delà de cette limite (La machine est assimilée au cas (a) ci-dessus à partir du moment où la Région utilisatrice sait que le détachement durera plus de 15 jours.)
c) détachement prévu pour moins de 15 jours (La machine continue à appartenir à sa Région d'attache.)

NOTA : Dans tous les cas, les agents de la Région A utilisés sur Région B conservent le numéro matricule qui leur a été attribué par la Région A.

2° TRACTION ELECTRIQUE-

Les conditions d'établissement du talon de B.T. en traction électrique sont analogues à celles exposées ci-dessus pour la traction-vapeur. Toutefois, il y a lieu d'appliquer les règles particulières ci-après:

1) Lorsque le conducteur électricien est un agent n'ayant pas droit à la prime (agent dirigeant par exemple) il y a lieu d'indiquer les Nos de code de la Région et du dépôt d'attache de cet agent dans les 3 premières cases du cartouche du matricule conducteur. Ces deux numéros devront être obligatoirement suivis de 3 zéros complétant ainsi les dernières cases du cartouche en question. Exemple :

Agent dirigeant du dépôt de TOULOUSE : 4.56.000

2) Lors d'une circulation en unité multiple au service de ligne, la totalité de la consommation est à porter au compte du conducteur unique qui a assuré la conduite. Il convient donc de totaliser la consommation des divers engins et c'est ce total (c'est-à-dire un seul nombre) qui doit être inscrit sur la ligne inférieure du talon. Une règle analogue doit être observée en ce qui concerne le T.R.B.R. pour lequel un seul nombre doit être inscrit sur la ligne inférieure du talon.

En outre, il convient d'indiquer dans la case "catégorie de trains", en face du numéro de code de chaque engin en UM, le numéro de code du parcours correspondant qui est, soit un renfort, soit une adjonction. Des dispositions particulières sont prévues dans le cas du service de banlieue (voir alinéa suivant).

motors et véhicules

3 - Dans le cas de la banlieue électrique, il convient :

- de totaliser le tonnage kilométrique correspondant à l'ensemble de tous les engins et d'inscrire le résultat (un seul nombre) sur la ligne inférieure de la case "tonnage" du talon (ligne des renseignements relatifs au conducteur) ;
- de totaliser de même la consommation d'énergie de tous les engins et d'inscrire ce total sur la ligne inférieure du talon.

En ce qui concerne l'inscription des numéros de catégorie de trains et des parcours, 2 cas sont à distinguer, suivant que les automotrices sont pourvues de compteurs (Sud-Ouest) ou en sont démunies (Ouest).

a) cas du Sud-Ouest -

L'atelier n'ayant pas à établir de statistiques de parcours par engin, l'inscription des parcours et catégories de trains peut être simplifiée.

L'agent chargé d'établir le talon totalise :

- les parcours des engins titulaires, soit n km d'une des catégories afférentes aux services de banlieue,
- les parcours des autres engins, soit n' km d'une catégorie renfort et n" km d'une catégorie adjonction.

Dans les cases "parcours" et "catégorie de trains" il inscrit :

- à la ligne inférieure, le chiffre n et la catégorie correspondante,
- sur les lignes au-dessus, le chiffre n' et la catégorie correspondante, puis le chiffre n" et la catégorie correspondante.

Dans la colonne "numéros des engins", il suffit d'inscrire, dans la partie gauche, sur chaque ligne correspondant aux inscriptions ci-dessus, le numéro de série des engins, c'est-à-dire les 2 premiers chiffres de leur numéro de code.

b) cas de l'Ouest -

L'inscription des renseignements doit être faite en entier.

En conséquence, l'agent chargé d'établir le talon totalise les parcours des engins titulaires de la même façon que ci-dessus (cas du Sud-Ouest).

Il inscrit ensuite :

- à la ligne inférieure du talon, le chiffre n et la catégorie correspondante, dans les cases réservées à cet usage ;
- dans les lignes réservées aux engins et dans les cases convenables, successivement et à raison, pour un même engin, d'une ligne par catégorie de trains, le numéro complet de l'engin, la longueur du parcours et le numéro de sa catégorie.

- il reporte, en regard de l'engin titulaire le tonnage total figurant sur la dernière ligne de la partie supérieure du talon ainsi que la consommation totale d'énergie électrique (voir modèle à l'annexe VI).

4 - Dans le cas de la banlieue électrique, à la ligne inférieure du talon, réservée à l'inscription des éléments relatifs au conducteur, il convient de reproduire dans la partie gauche de la grisaille, placée au-dessous de la case des numéros d'engins, le numéro de série de ces derniers, c'est-à-dire les 2 premiers chiffres qui sont communs à tous les numéros d'engins inscrits dans la case précitée.

5 - Pour pouvoir classer les parcours en traction électrique en fonction des conditions de remorque, il convient d'inscrire dans la colonne des unités de la case réservée au matricule de l'aide-conducteur (ancien tirage des bulletins) ou dans la case "mode de traction" (nouveaux tirages) en face du numéro de chacun des engins figurant sur le talon, et quelle que soit l'utilisation de celui-ci, un chiffre déterminé comme suit :

- le chiffre 1 - s'il s'agit d'une locomotive électrique 1500 v
- le chiffre 2 - -d°- 750 v
- le chiffre 3 - s'il s'agit d'une automotrice électrique, comportant normalement 1 ou plusieurs remorques en 1500 v
- le chiffre 4 - s'il s'agit d'une automotrice électrique, ne comportant normalement pas de remorque en 1500 v
- le chiffre 5 - s'il s'agit d'une automotrice électrique comportant normalement 1 ou plusieurs remorques en 750 v
- le chiffre 6 - s'il s'agit d'une automotrice électrique ne comportant normalement pas de remorque en 750 v
- le chiffre 7 - s'il s'agit d'une automotrice à voie étroite.

Rectificatif
n° 13 du
1.8.42

6) Lorsqu'une ou plusieurs machines ou automotrices électriques sont remorquées sans courant, il n'est pas établi de talon de B.T. mais les numéros et parcours de ces engins sont indiqués pour mémoire sur le B.T. de la machine titulaire.

Pour permettre de perforer les cartes correspondantes à ces parcours, les dépôts devront remplir les parties supérieures du talon du bulletin de traction de la locomotive titulaire à raison d'une ligne par engin remorqué sans courant. Pour chacune de ces lignes, on remplit les cases.

- Zone d'attache de l'engin - Dépôt d'attache de l'engin-
- N° de l'engin-Mode de traction- Catégories- Parcours-
- 7) Certaines locomotives électriques sont équipées pour la récupération sans qu'il existe de compteur spécial pour mesurer l'énergie récupérée. Celle-ci vient automatiquement en déduction de l'énergie consommée enregistrée au compteur de la machine, de sorte qu'il peut apparaître, pour certains parcours, un chiffre de consommation négatif. Les dispositions ci-après doivent être adoptées en ce qui concerne ces machines.
- Le chiffre de consommation se rapportant au train considéré et résultant de la lecture du compteur fait dans les conditions exposées à la page 23 de la notice 63T est positif. Ce chiffre est inscrit sur le talon dans la case convenable sans qu'il y ait de mesures particulières à prendre.

Rectificatif n° 18.
du 1^{er} mars 1944.

" Le chiffre de consommation est négatif. Dans la case du talon réservée à l'enregistrement de la consommation, il y aura lieu d'inscrire la lettre N. Le dépôt tient attachement d'autre part, par locomotive et pour les trains seulement, (à l'exclusion des parcours H.L.P.) des quantités négatives ainsi enregistrées et les fait connaître journellement à l'Atelier Central de Mécanographie au moyen d'un état du modèle donné par l'Annexe V".

4° - Autorails -

Les conditions d'établissement du talon des B.T. relatifs aux autorails sont analogues à celles exposées ci-dessus pour la traction vapeur. Toutefois, il y a lieu d'appliquer les règles particulières ci-après :

1 - en cas de circulation en couplage, il convient d'indiquer dans la colonne "catégorie de trains", en face du numéro de code de chaque engin autre que celui monté par le conducteur, la nature du parcours dudit engin qui est soit un renfort, soit une adjonction. En pareil cas, le parcours effectué avec l'engin titulaire entre seul en ligne de compte, pour le calcul des primes du conducteur. Ce parcours est inscrit dans la case convenable, sur la ligne inférieure du talon.

2) Pour permettre le classement des parcours en fonction des conditions de remorque, il convient d'inscrire dans la case "Mode de traction" les chiffres désignés comme suit :

- le chiffre 1 pour un autorail circulant seul ou 2 autorails circulant en jumelage (1).
- le chiffre 2 pour un autorail circulant avec remorque (TAR et voitures) ou 2 autorails circulant en couplage (2).

Rect. N° 20
du 1.4.45

"Indiquer le nombre d'hectotonnes dans la cartouche "Hectotonnes kilométriques" en multipliant le poids des engins moteurs ou non moteurs et des véhicules remorqués par les parcours effectués".
"Pour tout mouvement H.L.P. (code 1011 - 1031) aucun tonnage n'est à mentionner".

talon, le numéro du train auquel se rapporte le talon (dans l'angle inférieur gauche du talon, à l'extérieur du cadre, sur les anciens tirages des bulletins.

Dans le cas des bulletins de banlieue, il suffit d'inscrire le numéro du train figurant sur le bulletin.

avril 1943

2) Lorsqu'un dépôt s'aperçoit qu'un talon envoyé par lui à l'Atelier Central de Mécanographie est erroné, il doit envoyer sous bordereau spécial un talon rectificatif reproduisant, en noir les indications du talon erroné. Ces indications sont barrées horizontalement d'un trait rouge et, en-dessous, les indications correctes sont reportées à l'encre rouge.

3) Des spécimens de talons se rapportant aux principaux cas visés ci-dessus sont donnés en annexe à la présente Notice (Annexe VI).

Rectif. 1 du 1.10.

4) Dans le cas où un engin moteur français est conduit par un agent étranger à la S.N.C.F., le dépôt établit un talon de bulletin du modèle approprié qui est envoyé à l'A.C.M., dans les mêmes conditions que les autres bulletins, notamment en ce qui concerne le délai et la périodicité des envois.

7°- Manoeuvres par une machine de ligne montée en D.E. (avec wagon dortoir):

Les matricules des deux mécaniciens et des deux chauffeurs sont inscrits l'un au-dessous de l'autre dans les cases prévues du talon des bons 1503 et la "durée réelle des manoeuvres" figurant sur bon 1503 n'est à porter que pour moitié dans la case correspondante du talon.

et temps à facturer par service

8°- dans le cas de Manoeuvres en traction électrique, a) il n'y a pas lieu d'inscrire dans la case "matricule du chauffeur" le numéro matricule de l'aide-électricien, même si un agent en a rempli la fonction. Par contre, le compartiment des unités de ladite case doit être utilisé pour inscrire l'indice relatif au mode de traction, défini à l'alinéa 5 du paragraphe relatif à l'établissement des talons des bulletins de traction en traction électrique (chiffre I, s'il s'agit d'une locomotive électrique 1500 v etc.....)

b) pour les machines en unité multiple, le talon est à compléter dans le sens du modèle de la page 4 de l'annexe VI.

9°- dans le cas de trajets manoeuvres, pour le compte du Service de l'Exploitation ou de la Voie (parcours HLP et manoeuvres dans la gare terminus, avec, éventuellement, à l'aller et au retour, des manoeuvres dans une gare intermédiaire ou une gare de relais), les manoeuvres dans les gares terminus et de relais donnent lieu à l'établissement d'un bon 1503, la durée des manoeuvres dans les gares intermédiaires est portée dans la colonne

NOTA - Les mots : gares intermédiaires, de relais, terminus, sont entendus dans le sens défini par la Note Générale Série Matériel et Traction - Sous-Série Utilisation et Circulation du Matériel n° 3A3, du 8 Septembre 1938.

CHAPITRE IV - ENVOI A L'ATELIER DE MECANOGRAPHIE DES DOCUMENTS DE BASE (TALONS DES B.T. ET BONS DE MANOEUVRES) -

1° - En ce qui concerne la traction vapeur et les autorails, le bulletin doit obligatoirement être remis au dépôt d'attache de la machine ou de l'autorail. Le talon doit être codifié par ce dépôt et envoyé par celui-ci à l'atelier de Mécanographie.

Dans le cas de la traction électrique, le bulletin doit être remis au dépôt d'attache du conducteur codifié par ce dépôt et envoyé par celui-ci à l'atelier de Mécanographie.

Il en est de même pour les bons de manoeuvres.

2° - Les bulletins et bons afférents à une même journée sont ensuite classés ensemble.

EN OUTRE, IL EST VERIFIE PAR POINTAGE AVEC LA FEUILLE DE SERVICE QU'AUCUN BULLETIN OU BON N'A ETE OMIS

Les talons sont alors remplis dans les conditions exposées au chapitre précédent.

Les talons des bulletins sont ensuite séparés de ces derniers pour envoi à l'atelier de mécanographie. Les bons de manoeuvres sont envoyés entiers (bon et talon non séparés)

3° - Pour l'envoi il est constitué par journée de calendrier les collections ci-après :

a) BULLETINS DE TRACTION (4 collections)

- 1° Collection Traction vapeur
- 2° Collection Traction Autorail
- 3° Collection Traction électrique
- 4° Collection Traction Diesel

b) BONS DE MANOEUVRES (4 collections)

- 1° Collection Bons 1502 Traction vapeur
- 2° Collection Bons 1502 Traction électrique
- 3° Collection Bons 1503 Traction vapeur Diesel
- 4° Collection Bons 1503 Traction électrique vapeur

L'envoi de ces collections se fait sous bordereau.

6° Collection Bons 1503 traction Diesel

la locomotive est remorquée comme
appartenant au dépôt d'attache de la
région de la Région
avec temps complet de la Région
du 1er mai

Chapitres IV, V et VI de la Notice 63 T. Les modifications à apporter à ces barèmes à la suite des changements de service, ou de roulements des mutations de machines d'un dépôt à un autre doivent être signalées à l'atelier de mécanographie et à la Division Centrale de la Traction au plus tard le 15 du mois M + 1 pour le mois M.

Lorsqu'aucune modification n'est intervenue, il convient néanmoins d'envoyer un état "Néant".

3° - Relevé des renseignements nécessaires au calcul des primes de combustible, d'énergie électrique et de bon service -

Chaque mois, chaque Division Régionale fait connaître à l'Atelier Central de Mécanographie, au plus tard le 15 du

- a) le 15 du mois M+1 pour le mois M: les données à fournir sont les renseignements suivants: - le nombre de journées de service de mécaniciens et de conducteurs en service effectif de route pendant le mois M pour chacun des modes de traction (vapeur, électrique, autorail) c'est-à-dire les chiffres n, n', n" définies dans les chapitres IV, V et VI de la Notice 63 T; - la valeur de la prime moyenne mensuelle à attribuer pour le mois M et pour chacun des modes de traction, c'est-à-dire les quantités M, Me, Ma, définies au Chapitre IV de la

4° - renseignements divers -

Les Divisions Régionales de la Traction adressent directement à l'Atelier Central de Mécanographie de Bordeaux, au fur et à mesure de leur parution, un exemplaire des instructions de détail qu'elles peuvent être amenées à donner au sujet de l'application des dispositions de la Notice 63 T.

§ 5 - Etats de consommation de combustible par machine

Les dépôts adressent, chaque mois, à l'Atelier Central de Mécanographie, un état du modèle de l'Annexe IX donnant la consommation demi-nette en kilogs de chaque machine ayant effectué du service de route et du service de manoeuvres par bons 1502 et 1503.

Le sens du terme consommation demi-nette est indiqué au chapitre IV de la Notice 63 T.

Cet état qui doit parvenir à l'Atelier Central de Mécanographie au plus tard le 12 du mois M + 1 pour le mois M, ne doit pas comprendre les consommations des machines affectées spécialement aux manoeuvres du Service intérieur des dépôts et autres établissements M.T.

Rectificatif N° 23 du 1.1. 1947

Pour simplifier les correspondances, procéder éventuellement à des vérifications par sondages, etc.... il est recommandé aux Divisions Régionales de la Traction de rassembler elles-mêmes ces états à une date convenablement choisie et d'assurer l'envoi de la collection complète à l'atelier de Mécanographie pour la date indiquée ci-dessus.

Les machines doivent figurer sur l'état de consommation de combustible sous leur numéro de code et y être rangées par série, et dans chaque série, dans l'ordre des numéros croissants.

Cet état sera établi suivant le modèle ci-après: indiqué à l'Annexe IX.

Région Mois
Dépôt

Table with 4 columns: Machines, Consommation 1/2 nette (en kg), Machines, Consommation 1/2 nette (en kg). The table is mostly empty with some faint markings.

6° - Bulletins donnant lieu à contestation sur le temps gagné ou perdu - Etat des litiges -

Lorsqu'un bulletin donne lieu à contestation ou enquête en ce qui concerne le temps gagné ou perdu, les mesures ci-après doivent être prises:

Le temps gagné ou perdu n'est pas à porter. Seule la mention "litige" doit être indiquée dans le cartouche correspondant du talon. L'allocation de combustible pour temps gagné est déterminé et inscrite dans la case intéressée.

- en fin de mois, après examen de tous les cas litigieux et après que le service compétent a pris une décision à leur égard, il est dressé par dépôt un état précisant, pour l'ensemble du mois, par agent, le total des minutes gagnées ou perdues, par catégorie de primes définitivement attribuées.

Cet état est établi suivant modèle de l'Annexe III, en traction Vapeur et Autorail par le dépôt d'attache des machines, en traction Electrique par le dépôt d'attache des conducteurs auquel les bulletins litigieux devront; en conséquence, être retournés après décision.

Les noms des agents doivent y figurer non pas en clair mais sous leurs numéros de code, et à raison :

- d'une ligne par mécanicien et chauffeur et catégorie
- d'une ligne par conducteur et catégorie.

L'état doit parvenir à l'Atelier Central de Mécanographie au plus tard le 10 du mois M + 1 pour le mois M.

N° 6 du 1-7-41

~~Les agents et les engins doivent y figurer, non pas en clair, mais sous leurs numéros de code et à raison :~~

- ~~-d'une ligne par mécanicien ou conducteur et par engin par catégorie de train,~~
- ~~-d'une ligne par chauffeur, par engin et par catégorie de train.~~

~~(L'état est, à cet effet, divisé en 3 parties distinctes).~~

~~L'état doit parvenir à l'Atelier Central de Mécanographie au plus tard le 10 du mois M + 1 pour le mois M.~~

NOTA - Dans le cas où la constatation du litige intervient après envoi du talon du bulletin à l'Atelier Central de Mécanographie, (par exemple après un examen du diagramme de l'indicateur postérieur à cet envoi) il y a lieu d'envoyer à l'Atelier Central de Mécanographie un talon supplémentaire rectifiant celui qui a déjà été reçu par cet Atelier. Il n'est pas fait état de ces litiges exceptionnels sur l'état dont il vient d'être question ci-dessus.

Le talon rectificatif doit arriver à l'Atelier Central de Mécanographie au plus tard le 10 du mois M + 1 pour un train du mois M.

7¹⁹⁰) - Dispositions diverses -

Rectificatif
N° 6 du
1-7-41

L'annexe n° VII précise suivant quelles modalités (index de classement) l'Atelier Central de Mécanographie procède à la répartition de la prime de combustible.

P. LE DIRECTEUR,
Signé HEBERT.

| | Inscription portée sur le bulletin et suivie de la mention R ou F. | Sous-décomposition pour les besoins de la Traction. | Codification | | | | | |
|---|--|--|--|------|---------|-------|------------|-----|
| | | | Titulaire | | Renfort | | Adjonction | |
| | | | R | F | R | F | R | F |
| I. Voyageurs (y compris militaires de la catégorie) | Rapides, Express | spéciaux ⁽²⁾ | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 |
| | | autres | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 |
| | Voyageurs directs | | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 |
| | Voyageurs omnibus | navettes voyageurs ⁽²⁾ | 701 | 702 | 703 | 704 | 705 | 706 |
| | | autres | Locomotive en tête du train ⁽³⁾ | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 |
| | | | Locomotive en queue du train ⁽⁴⁾ | 3301 | 3302 | - | - | - |
| | Matériel vide voyageurs | Locomotive en tête du train ⁽³⁾ | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 |
| | | Locomotive en queue du train ⁽⁴⁾ | 3321 | 3322 | - | - | - | - |
| | Banlieue à charge ou à vide | Locomotive en tête du train ⁽³⁾ | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 |
| | | Locomotive en queue du train ⁽⁴⁾ | 3401 | 3402 | - | - | - | - |
| II. Messa- geries. | Messageries voyageurs | | 521 | 522 | 523 | 524 | 525 | 526 |
| | Messageries directs | | 531 | 532 | 533 | 534 | 535 | 536 |
| | Messageries omnibus | | 541 | 542 | 543 | 544 | 545 | 546 |
| III. Marchandises (y compris trains militaires de la catég. I) | Tarif 103 - Train complet wagons S.N.C.F. | | 601 | 602 | 603 | 604 | 605 | 606 |
| | Tarif 103 - Train complet wagons particuliers | | 611 | 612 | 613 | 614 | 615 | 616 |
| | Houille direct | | 621 | 622 | 623 | 624 | 625 | 626 |
| | Marchandises directs | | 631 | 632 | 633 | 634 | 635 | 636 |
| | Matériel vide marchandises (wagons S.N.C.F. et particuliers) | | 641 | 642 | 643 | 644 | 645 | 646 |
| | Houille omnibus ⁽¹⁾ | | 901 | 902 | 903 | 904 | 905 | 906 |
| | Marchandises omnibus | navettes marchandises ⁽²⁾ | 811 | 812 | 813 | 814 | 815 | 816 |
| | | autres | 911 | 912 | 913 | 914 | 915 | 916 |
| | Marchandises voyageurs | | 921 | 922 | 923 | 924 | 925 | 926 |
| | IV. Transports de puissance | Trains de commandement S.N.C.F. (Navettes personnel S.N.C.F. ⁽²⁾) | | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 |
| | | | 781 | 782 | 783 | 784 | 785 | 786 |
| Voyageurs | | Trains d'essais voyageurs | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 |
| | | autres trains | 3381 | 3382 | - | - | - | - |
| Houille traction | | | 681 | 682 | 683 | 684 | 685 | 686 |
| Marchandises | Matériaux, voie, ballast, travaux, desherbage | 981 | 982 | 983 | 984 | 985 | 986 | |
| | Trains : de secours, de locomotives froides, d'essais marchandises. | | | | | | | |
| V. Divers | Parcours des locomotives, chasse-neige (tous modes de traction) | | 1021 | 1023 | | | | |
| | H.L.P. (autres que les suivants) | | 1011 | - | | 1015 | | |
| | H.L.P. de rodage après R.I. LEV. GR. pour la vapeur et réparations assimilées pour les autres modes de traction H.L.P. d'essais suivis notamment par DEL, DETE, DEA. | | 1031 | - | | 1035 | | |
| (1) Nord seulement | | | | | | | | |
| (2) Après approbation du Service Technique MT qui en agit l'Atelier Central de Mécanographie, les N ^{os} des trains concernant ces mouvements sont portés à la connaissance des dépôts par les Divisions Régionales de la Traction. | | | | | | | | |
| (3) Mécanicien et chauffeur sur la locomotive. | | | | | | | | |
| (4) Mécanicien dans la cabine de tête et chauffeur sur la locomotive en queue. | | | | | | | | |
| | | | Remorque sans courant (engin électrique) ou moteur arrêté (autorail ou Diesel) | | | 1100. | | |

MB/8/10

S.N.C.F.

Mois de :

NOTICE 63^{bis} T

ANNEXE III

(Tirage octobre 1946)

Région:

CALCUL DE LA PRIME DE COMBUSTIBLE
D'ENERGIE ELECTRIQUE ET DE
BON SERVICE

- 1°) - Valeurs de "n" et "M"
- 2°) - Montant des primes des locomotives vapeur classées 8 et des primes non distribuées par suite d'erreurs.

(Chapitre 7 - du § 3 de la Notice Technique 63^{bis} T)

| Objet | Mode de Traction | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | Vapeur | Electrîq. | Autorail | Diesel | Mazout |
| 1°)-Nombre de journées des agents en ler en service effectif pour la remorque des trains sur la ligne au cours du mois M | n = | n ^c = | n ^a = | n ^d = | n ^m = |
| 2°)-Prime moyenne mensuelle des agents en ler à attribuer à titre de combustible, d'énergie électrique ou de bon service | M = | M ^c = | M ^a = | M ^d = | M ^m = |
| 3°)-Montant des primes de combustible non calculées par l'A.C.M. Agents en ler (Locomotives classées 8) Mois M - 2 (.....) | | | | | |
| 4°)-Montant des primes de combustible, d'énergie ou de bon service, non distribuées par suite d'erreurs (Agents en ler). Mois M - 2 (.....) Col. 4 des états n° 8 208 - 308 - 408. Col. 6 des états 108 | | | | | |

PARIS, le

LE CHEF DE LA DIVISION REGIONALE TRACTION,

Destinataire:

Monsieur le Chef de l'Atelier Central de Mécanographie
95, rue d'Amsterdam, PARIS (8°)

1. IV

Codification des Séries d'Autocars

Notice 63^{bis} T

Annexe IV.

Virage du 1.1.1947

| Catégorie | Type | Séries | N° de code de série | Observations | |
|-----------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------|--|
| Autocars à essence. | Bugatti | B - 1 à 3 | 01 | | |
| | | B - 101 - 102 | 02 | | |
| | | B - 200 | 03 | | |
| | | B - 1001 à 1009 | 04 | | |
| | | B - 2301 à 2306 | 05 | | |
| | | B - 3000 | 06 | | |
| | | B - 4301 à 4302 | 07 | | |
| | Michelin | M - 3000 | 11 | | |
| | | M - 5000 | 12 | | |
| | | M - 6000 | 13 | | |
| | | | Autres séries à essence | 19 | |
| | Autocars à gas. oil (diesel) | Renault | R - 100 | 20 | |
| | | | R - 2000 | 21 | |
| | | | R - 3000 | 22 | |
| | | | R - 3201 à 3210 | 23 | |
| | | | R - 3211 à 3221 | 24 | |
| | | | R - 3500 | 25 | |
| | | | R - 4000 | 26 | |
| | | | R - 5000 | 27 | |
| R - 7000 | | | 28 | | |
| R - VHD | | | 29 | | |
| ADN Standard | | | A - 2000 | 30 | |
| | | | A - 3000 | 31 | |
| | | A - 3101 à 3123 | 32 | | |
| | | A - 3131 à 3146 | 33 | | |
| | | A - 3500 | 34 | | |
| | | Berliet | BE - 1001 à 1002 | 35 | |
| | | | BE - 2000 | 36 | |
| BE - 3001 à 3014 | | | 37 | | |
| De Dietrich | | D - 1000 | 38 | | |
| | D - 2000 | 39 | | | |
| | D - 4000 | 40 | | | |
| Decauville | Dc - 2000 | 41 | | | |
| Brissonneau et Lotz | BL - 1000 | 42 | | | |
| Charentaises | C - 10.000 | 43 | | | |
| | C - 11.000 | 44 | | | |
| Corpet-Louvet | CL - 1000 | 45 | | | |
| Franco-Belge (T.A.R.) | F - 1001 à 1004 | 46 | | | |
| | F - 1101 à 1119 | 47 | | | |
| | | S.1 | 48 | | |
| | | Autres séries à gas. oil | 49 | | |

| Catégorie | Type | Séries | N° de code de série | Observations |
|----------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|--------------|
| Autorails Diesel caténaire | Alsthom-Soulé | AT - 1000 | 60 | |
| Autorail vapeur | ANF Sentinel à vapeur | NF - 1000 | 65 | |
| Autorails à gazogène | Dietrich | D - 3000 | 70 | |
| | Renault | R - 3000 | 71 | |
| | | Autres séries à gazogène | 75 | |
| Autorail à gaz riche | | R - 5000 | 80 | |
| Autocars sur rails | Floirak | FX - 8001 à 8010 | 90 | |

Locomotives Diesel électriques

Notice 63^{bis} T
Annexe IV.

Tirage du 1. 1. 1947

| Catégories | Séries | N° de code de série |
|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| Locomotives Diesel de ligne | 262 AD | 01 |
| | 262 BD | 02 |
| | Autres séries de ligne | 09 |
| Locomotives Diesel de manoeuvres. | 4 CMD | 10 |
| | 4 DMD | 11 |
| | 030 DA | 12 |
| | 030 DB | 13 |
| | 040 DA | 14 |
| | 4 AMD1 | 15 |
| | 4 BMD1 | 16 |
| | 441 AMD1 | 17 |
| | 441 DB1 | 18 |
| | Autres séries de manoeuvres | 19 |

Codification des séries de Locomotives électriques

Annexe IV

Virage du 1.1.1947

| Catégories d'engins | Séries d'engins | Numéros des engins dans la série (propres à la Région) | | | N° code de série | Index remor- quage | |
|--|--------------------|---|----------------------|-------------|------------------------------|--------------------------|----|
| | | Ouest | Sud-Ouest | Sud-Est | | | |
| Locomotives de vitesse 1500V. | 2 C 2 | | 3101 à 3110 | | 01 | 1 | |
| | | | 501 à 523 | | 05 | | |
| | | | | 501 à 545 | | 06 | |
| | | | | 701 - 702 | | 07 | |
| | | | | 703 | | 08 | |
| | | 2 D 2 | | 704 | | 09 | 1 |
| | | | | 705 - 720 | | 10 | |
| | | | | 4801 à 4824 | | 11 | |
| | | | | 5302 à 5306 | | 12 | |
| | | | | 5546 à 5550 | | 13 | |
| | | 2 BB 2 | | | 3201 (242AE) 3301 (242BE) | 20 21 | 1 |
| | | 1 ABBA1 | | | 3501 (161AE) | 22 | 1 |
| | | 2 CC 2 | | 601 | 3401 à 3404 (262AE) | 23 24 | 1 |
| Locomotives mixtes 1500V. | BB | | 1 à 80 | | 30 | | |
| | | | 11 à 40 | | 31 | | |
| | | | | 101 à 164 | | 32 | |
| | | | | 165 à 180 | | 33 | |
| | | | | 201 à 204 | | 34 | |
| | | | | 205 à 220 | | 35 | |
| | | | | 225 à 240 | | 36 | |
| | | | | 101 à 135 | | 37 | 1 |
| | | | | | 241 à 264 | | |
| | | | | | 4301 à 4543 | | 38 |
| | | | | | 4594 à 4600 | | 39 |
| | | | | | 4601 à 4650 | | 40 |
| | | | | | 4701 à 4717 | | 41 |
| | | | | | 325 à 356 | | 42 |
| | | | 6001 0401 | | 43 | | |
| | BBB | | 6002 | | 44 | | |

| Catégories d'engins | Séries d'engins | Numéros des engins dans la série (propres à la Région) | | | N° code de série | Index remor- quage | |
|---|--------------------|---|---|-------------------------|-------------------------|--------------------------|---|
| | | Ouest | Sud-Ouest | Sud-Est | | | |
| Locomotives mixtes 12.000 V. | 1 C 1 | | 3201 | | 50 | 1 | |
| Locomotives à marchandises (ou mixtes sur les lignes de montagne) 1500 V. | BB | | 4001 à 4040 4101 à 4190 4201 à 4250 | | 60 61 62 | 1 | |
| | 1ABBA1 | | | 3601 à 3610 (161 BE) | 63 | 1 | |
| | | | | | 3701 à 3710 (161 CE) | 64 | 1 |
| | ACC1 | | | | 3801 à 3810 (161 DE) | 65 | |
| | cc | | | 6001 | | 66 | |
| Locomotives de manœuvres 1500 V. | BB | | 221 à 224 281 à 293 | | 70 71 | 1 | |
| | CC | | 1001 à 1012 | | 72 | 1 | |
| | BB | 1 à 10 | | | 80 | 2 | |

Nota. Index de remorquage. Voir § 5 page 10. Notice 63^{bis} T

Codification des séries d'Automotrices électriques

Annexe IV.

Tirage du 1. 1. 1947.

| Catégories d'engins | Séries d'engins | Numéros des engins dans la série (propres à la Région) | | | N ^o de code de série | Index de remor- quage | |
|--|--------------------|---|-------------|---------|---------------------------------------|--------------------------------|----|
| | | Ouest | Sud-Ouest | Sud-Est | | | |
| Automotrices Banlieue 1500V. | Z | 23681 à 689 | | | 01 | 3 | |
| | | 23451 à 464 | | | 02 | ou | |
| | | | 23101 à 187 | | 05 | 4 | |
| Automotrices de Banlieue 750V. | Z | 23029 à 054 | | | 10 | 5 | |
| | | 23061 à 270 | | | 13 | ou 6 | |
| Automotrices autres que Banlieue 1500V. | Z | 23701 à 720 | | | 20 | | |
| | | 23801 à 805 | | | 21 | | |
| | | | 23002 à 015 | | | 24 | 3 |
| | | | 23021 à 027 | | | 25 | ou |
| | | | 23051 à 063 | | | 26 | 4 |
| | | | 23201 à 215 | | | 27 | |
| | | | 23402 à 415 | | | 28 | |
| | 23071 et 23072 | | | 29 | | | |
| Automotrices à courant Alternatif- 12.000V. | Z | | 23031 à 044 | | 30 | 3 ou 4 | |
| Automotrices pour voies métriques 850 V. | ZACEy | | | 1 à 18 | 40 | 7 | |
| | ZDy | | | 1 à 10 | 41 | 7 | |
| Automotrices pour voies métriques 600V. | EDF | | | | 201 à 220 | 50 | |
| | EAF | | | | 1 à 8 | 51 | |
| | EACf | | | | 101 à 130 | 52 | |
| | ECf | | | | 51 à 85 | 53 | |
| | EKf | | | | 301 à 317 | 54 | 7 |
| | | | | | 351 à 358 | 55 | |
| | ENf | | | | 501 à 507 | 56 | |
| | | | | | 551 - 552 | 57 | |
| | ETf | | | | 401 à 434 | 58 | |

Nota - Index de remorquage - Voir § 5 page 10 - Notice 63^{bis} T.

TRACTION VAPEUR

ANNEXE VI

A LA NOTICE TECHNIQUE 63^{bis}T

Tirage d'Octobre 1944

Talon normal.

| N° du train: 6127 | | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manoeuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques. | (3) | |
|-------------------|------|----------------|-----------------|---------|------------------|--------|-----------|--|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | Mécanicien | | Chauffeur | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt d'attache | Numéro | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 17 | 4 | 48 | 36507 | 448056 | 448273 | 921 | | | | | 126 | 7972 | 25350 | | | |

(1) Rayer la mention inutile. (2) Ne rien biffer en cas de non chauffage. (3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon à établir lorsque les agents appartiennent à une région différente de celle de la machine.

| N° du Train: 607 | | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. (1)-(2) | Km. manoeuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques. | (3) | |
|------------------|------|----------------|-----------------|---------|------------------|--------|-----------|--|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | Mécanicien | | Chauffeur | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt d'attache | Numéro | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 5 | 3 | 1007 | 595 | 2011232 | 019544 | 01 | | | | | 56 | 124 | 7 | | | |

(1) Rayer la mention inutile. (2) Ne rien biffer en cas de non chauffage. (3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour machine en D.E. (double équipe avec fourgon dortoir).

| N° du Train: 5.625 | | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manoeuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques. | (3) | |
|--------------------|------|----------------|-----------------|-------------|------------------|--------|-----------|--|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service { 2 | Mécanicien | | Chauffeur | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt d'attache | Numéro | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 23 | 2 | 2558070 | | 2251872 | 25478 | 642 | | | | | 155 | 191268 | 8108 | | | |
| 8 | 23 | 2 | 2558070 | | 2292182 | 296436 | 42 | | | | | 154 | 181267 | 7107 | | | |

(1) Rayer la mention inutile. (2) Ne rien biffer en cas de non chauffage. (3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

TRACTION DIESEL

Talon normal.

| N° du train: 4.925 | | | | | N° matricule | | | | Mode de Tion | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours par engin | Km. manoeuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques. | (3) | |
|--------------------|------|----------------|-----------------|---------|--------------|--|----------------------|------------------------------|--------------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------|--------------------------------|----------------------------|-----|--|
| Mois | Jour | Autorails | | Service | Conducteur | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. | | | | | | | | | | |
| | | Zone d'attache | Dépôt d'attache | Numéros | | | | | | | | | | | | | | |
| | | z | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | y | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | A | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 27 | 5 | 11 | 64003 | 511089 | | | | | | | | 1253 | 732518 | | | | |

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

TRACTION AUTORAIL

Talon normal.

| N° du train : 3.421 | | N° matricule | | Mode de Traction | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-péné-tration | Parcours inter-péné-tration | Parcours par engin | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilomé-triques. | (3) Temps gagné ou perdu. | |
|---------------------|------|-----------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------|
| Mois | Jour | Service { | | | | | | | | | | | Conducteur |
| | | Zone d'at-tache | Dépôt d'at-tache | Numéros | | | | | | | | | |
| | | z | | | | | | | | | | | |
| | | y | | | | | | | | | | | |
| | | A | | | | | | | | | | | |
| 9 | 24 | 2 | 1 2 | 7 2 7 0 4 | 2 1 2 6 3 9 | | | | 1 4 2 | | 9 6 1 2 | | |

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour 2 autorails en couplage.

| N° du train : Spécial 12 | | N° matricule | | Mode de Traction | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-péné-tration | Parcours inter-péné-tration | Parcours par engin | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilomé-triques. | (3) Temps gagné ou perdu. | |
|--------------------------|------|-----------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------|------------|
| Mois | Jour | Service { | | | | | | | | | | | Conducteur |
| | | Zone d'at-tache | Dépôt d'at-tache | Numéros | | | | | | | | | |
| | | z | | | | | | | | | | | |
| | | y | | | | | | | | | | | |
| | | A | | | | | | | | | | | |
| 9 | 18 | 2 | 1 1 | 7 2 4 0 3 | 2 1 1 4 3 3 | | | | 1 2 6 | | 7 5 | | |
| | | | | | | | | | 1 2 6 | | 7 5 | | |
| | | | | | | | | | | | 1 5 0 | | 9 |

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

CAS SPÉCIAUX

Talon rectifiant une erreur.

| N° du train : 102 | | Numéro matricule | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-péné-tration | Parcours inter-péné-tration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilomé-triques. | R (3) Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. | |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|--|--------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|------------|
| Mois | Jour | Machine | Service { | | | | | | | | | | Mécanicien |
| | | Zone d'at-tache | Dépôt d'at-tache | Numéro | | | | | | | | | |
| 7 | 25 | 5 | 1 3 | 5 6 0 2 3 5 1 3 4 9 8 5 1 3 8 8 7 | 2 0 1 | | | 1 5 9 | | 12 1 5 | 4 | | |
| 7 | 25 | 5 | 1 3 | 5 6 0 3 8 5 1 3 4 9 8 5 1 3 8 8 9 | 2 0 1 | | | 1 5 9 | | 12 1 5 | 4 | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour trains d'essais. (1)

| N° du train : 6.242 | | Numéro matricule | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-péné-tration | Parcours inter-péné-tration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilomé-triques. | (3) Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. | |
|---------------------|------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|------------|
| Mois | Jour | Machine | Service { | | | | | | | | | | Mécanicien |
| | | Zone d'at-tache | Dépôt d'at-tache | Numéro | | | | | | | | | |
| 7 | 15 | 5 | 1 0 | 5 5 0 2 7 | | | | 1 4 5 | | 8 5 2 1 3 | | 7 8 | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

7-

Talon pour H.L.P. de rodage ou d'essai de locomotive après levage. (1)

| N° du train : H.L.P. rodage | | | | Numéro matricule | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilométriques | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
|-----------------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | Service | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | | |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | |
| 6 | 30 | 5 | 7496021 | 310129 | 310436 | 10 | 31 | | | 52 | | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

étrangère non affectée au Parc S.N.C.F.

Talon pour locomotive Américaine ou Britannique montée par une équipe française. (1)

| N° du train : 7.129 | | | | Numéro matricule | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilométriques | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
|---------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | Service | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | | |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | |
| 7 | 19 | 3 | 10 | 2591310 | | 6 | 31 | | | 145 | | 93625 | 297 | |
| | | | | U.S.A. | | | | voir le nota ci-dessous | | (4) | | | | |

(1) Rayer la mention inutile

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

non affectée au parc S.N.C.F. (Belge etc...)

Talon pour locomotive étrangère utilisée par une équipe française pendant le repos hors résidence en France de l'équipe titulaire de cette machine. (1)

| N° du train : 7.692 | | | | Numéro matricule | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg. ch. (1)-(2) | Km. manœuvres en cours de route | Hectotonnes kilométriques | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
|---------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | Service | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | | |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | |
| 10 | 28 | 2 | 31 | 3829 | 231129 | 23 | 1436 | | | 25 | 6 | 57 | | |
| | | | | Belge | | | | | | | | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

(1) - Equipes rémunérées par l'Annexe II à la Notice Technique 63T (groupe II, 2^e catégorie, pages 9 et 10).

(2) - S'il s'agit d'un train de service (Essai DEL ou autre), le N° de code à indiquer est un de ceux mentionnés dans le cartouche "Service" de la codification des parcours de l'Annexe I (63^{bis}T).

Exemple : Train d'essai D.E.L., facultatif, marche express : code N° 282.

S'il s'agit d'un train commercial (voyageurs ou marchandises) assuré par une machine effectuant un programme d'essai après grande ou moyenne réparation (essai de puissance de machine, parcours de rodage, etc...), le N° de code à indiquer est un de ceux pris en dehors du cartouche "Service" de la codification des parcours de l'Annexe I (63^{bis}T).

Exemple : Train commercial régulier "Marchandises direct" remorqué par une machine pour essai des organes de cette dernière après grande réparation : code N° 631.

(3) - Exceptionnellement pour ce cas, le N° de code d'attache machine à indiquer sera toujours celui du dépôt d'attache ^{ou utilisateur} du mécanicien.

(4) - En cas de parcours d'interpénétration, se reporter aux différents exemples de la page II.

(5) - Indiquer la lettre "M" en haut et à droite du cartouche "Catégorie de train" chaque fois que le parcours aura été effectué par une locomotive américaine ayant consommé du mazout pour la remorque du train intéressé.

les bons 1502 et 1503 la lettre "M" est à indiquer en haut et à

TRACTION ÉLECTRIQUE

Talon en U.M. (Grandes lignes)

| N° du train: 1207 | | | | N° Matricule Conducteur | Mode de Traction | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-pénétration | Parcours inter-pénétration | Parcours | Km. man. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | R ⁽²⁾ Consommation d'énergie élect. | | |
|-------------------|------|--|-------------------|-------------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------|----------|----------------------------|---------------------------|--|---|--|
| Mois | Jour | Machine Zone d'at-tache Dépôt d'at-tache | Service Numéro | | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Consom. réelle diminuée de l'énergie allouée p. temps gagné | |
| | | c | | | | | | | | | | | | | |
| | | b | 4 3 3 4 4 8 2 2 | | | | | | | 3 1 8 | | | | | |
| 10 | 25 | a | 4 3 6 5 4 5 0 7 | 4 3 3 6 2 9 | 1 | 2 0 1 | | | | 3 1 8 | | 2 5 1 9 | 4 | 2 4 3 6 | |

(2) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour service de route et machines remorquées sans courant.

| N° du train: 7.625 | | | | N° Matricule Conducteur | Mode de Traction | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-pénétration | Parcours inter-pénétration | Parcours | Km. man. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | R ⁽²⁾ Consommation d'énergie élect. | | |
|--------------------|------|--|-------------------|-------------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------|----------|----------------------------|---------------------------|--|---|---------------|
| Mois | Jour | Machine Zone d'at-tache Dépôt d'at-tache | Service Numéro | | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Consom. réelle diminuée de l'énergie allouée p. temps gagné | |
| | | c | 4 0 8 4 9 1 3 5 | | | | | | | | | | | | |
| | | b | 4 0 6 4 7 0 3 4 | | | | | | | 1 0 1 | | | | | sans compteur |
| 8 | 3 | a | 4 0 7 4 9 1 0 6 | 4 0 8 1 7 8 | 1 | 6 3 1 | | | | 1 0 1 | | 8 5 6 | | | |

(2) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour banlieue "Ouest".

| N° du Train: 129/136 | | | | N° matricule Conducteur | Mode de Traction | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'inter-pénétration | Parcours inter-pénétration | Parcours par engin | Km. man. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | R ⁽²⁾ Cons. d'en. élect. | | |
|----------------------|------|---|-----------------|-------------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---|--|
| Mois | Jour | Engins Zone d'at-tache Dépôt d'at-tache | Numéros | | | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Consom. réelle diminuée de l'énergie allouée p. temps gagné | |
| | | f | 3 1 1 1 3 1 1 7 | | | | | | | | | | | | |
| | | e | 3 1 1 1 3 1 0 4 | | | | | | | 1 8 | | | | | |
| | | d | 3 1 1 1 3 0 9 1 | | | | | | | 1 8 | | | | | |
| | | c | 3 1 1 1 3 0 9 2 | | | | | | | 3 6 | | | | | |
| | | b | 3 1 1 1 3 1 0 4 | | | | | | | 1 8 | | | | | |
| | | a | 3 1 1 1 3 1 0 5 | | | | | | | 3 6 | | | | | |
| | | | | | | | | | | 1 8 | | 1 5 1 | | 6 1 8 | |
| 8 | 16 | | 3 1 1 1 3 | 3 1 1 7 0 6 | - | 4 0 1 | | | | 7 2 | | 1 5 1 | | 6 1 8 | |

(2) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Talon pour banlieue "Sud-Ouest".

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----|---|-----------|-------------|---|-------|--|--|--|-----|--|-----|---|--|--|
| | | c | | | | | | | | | | | | | |
| | | b | | | | | | | | | | | | | |
| | | a | 4 0 3 6 9 | | | | | | | 4 6 | | | | | |
| 7 | 28 | | 4 0 3 6 9 | 4 0 3 2 1 4 | 3 | 4 0 1 | | | | 2 3 | | 3 5 | 1 | | |

(2) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

BONS DE MANŒUVRES

modèle 1502.

VAPEUR

talon normal

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| D | Partie à remplir par le dépôt | | |
| Mois | 10 | | |
| Jour | 7 | | |
| Zone d'attache de la machine | 4 | | |
| Dépôt machine | 2 | 3 | |
| N° de la machine | 5 | 2 | 0 3 7 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 4 | 2 3 2 1 6 |
| | Chauf. | 4 | 2 3 4 1 2 |
| Catégorie de primes | 14 | | |
| Index de facturation | 4 | | |
| Service utilisateur ⁽¹⁾ | 1 | 2 | 3 |
| N° de la gare | 3 | 0 | 2 6 |
| Période | 1 | | |
| Durée réelle des manœuvres | 4 8 | | |
| Temps à facturer par service | S ^{co} 1 | S ^{co} 2 | S ^{co} 3 |
| | 3 | 2 | 1 6 |

⁽¹⁾ - Biffer l'index inutileDIESEL

talon normal

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| D | Partie à remplir par le dépôt | | |
| Mois | 5 | | |
| Jour | 31 | | |
| Zone d'attache de la machine | 5 | | |
| Dépôt machine | 1 | 0 | |
| N° de la machine | 6 | 7 | 0 0 1 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 5 | 1 0 1 0 4 |
| | Chauf. | | 6 |
| Catégorie de primes | 12 | | |
| Index de facturation | 6 | | |
| Service utilisateur ⁽¹⁾ | 1 | 2 | 3 |
| N° de la gare | 1 | 1 | 4 0 |
| Période | 2 | | |
| Durée réelle des manœuvres | 2 4 | | |
| Temps à facturer par service | S ^{co} 1 | S ^{co} 2 | S ^{co} 3 |
| | 2 | 4 | / / |

⁽¹⁾ Biffer l'index inutileÉLECTRIQUE

talon normal

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| D | Partie à remplir par le dépôt | | |
| Mois | 8 | | |
| Jour | 1 | | |
| Zone d'attache de la machine | 4 | | |
| Dépôt machine | 3 | 3 | |
| N° de la machine | 7 | 1 | 2 0 6 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 4 | 4 3 0 3 0 |
| | Chauf. | | 3 * |
| Catégorie de primes | 12 | | |
| Index de facturation | 5 | | |
| Service utilisateur ⁽¹⁾ | 1 | 2 | 3 |
| N° de la gare | 8 | 2 | 1 3 |
| Période | 1 | | |
| Durée réelle des manœuvres | 2 3 | | |
| Temps à facturer par service | S ^{co} 1 | S ^{co} 2 | S ^{co} 3 |
| | 2 | 3 | / / |

⁽¹⁾ Biffer l'index inutileÉLECTRIQUE

talon pour machine en unité multiple

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| D | Partie à remplir par le dépôt | | |
| Mois | 8 | | |
| Jour | 22 | | |
| Zone d'attache de la machine | 4 | | |
| Dépôt machine | 0 | 6 | |
| N° de la machine | 2 | 1 | 2 1 7 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | | |
| | Chauf. | | 1 * |
| Catégorie de primes | UM | | |
| Index de facturation | | | |
| Service utilisateur ⁽¹⁾ | 1 | 2 | 3 |
| N° de la gare | | | |
| Période | | | |
| Durée réelle des manœuvres | 2 4 | | |
| Temps à facturer par service | S ^{co} 1 | S ^{co} 2 | S ^{co} 3 |
| | | | |

⁽¹⁾ Biffer l'index inutile

* Indiquer dans le cartouche Chauffeur l'index de remorquage.

BONS DE MANŒUVRES (Suite)

mod. 1502

talon pour locomotive étrangère au parc S.N.C.F. (1)

| | | | |
|--|---------------------|-------------------|-------------------|
| D Partie à remplir par le dépôt | | | |
| Mois | 10 | | |
| Jour | 19 | | |
| Zone d'attache de la machine | 3 | | |
| Dépôt machine | 1 | 0 | |
| N° de la machine | 1 | 6 | 29 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 3 | 10129 |
| | Chauf. | 3 | 10436 |
| Catégorie de primes | 13 | | |
| Index de facturation | 4 | | |
| Service utilisateur | 1 | 2 | 3 |
| N° de la gare | 1 | 0 | 97 |
| Période | 2 | | |
| Durée réelle des manœuvres | 18 | | |
| Temps à facturer par service | S ^{cc} 1 | S ^{cc} 2 | S ^{cc} 3 |
| | 1 | 8 | / |

(1) Biffer l'index inutile.

(1) La prime de parcours des agents de conduite est calculée par l'A.C.M.

mod. 1503

VAPEUR

talon normal

| | | | |
|--|---------------------|---|-------|
| B Partie à remplir par le dépôt | | | |
| Mois | 4 | | |
| Jour | 12 | | |
| Zone d'attache de la machine | 1 | | |
| Dépôt machine | 0 | 3 | |
| N° de la machine | 1 | 8 | 253 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 1 | 03219 |
| | Chauf. | 1 | 02436 |
| Catégorie de primes | 13 | | |
| Index de facturation | 2 | | |
| Service utilisateur | 1 | | |
| N° de la gare | 1 | 0 | 14 |
| Durée réelle des manœuvres | 1 | 2 | |
| Temps à facturer | 1 | 2 | |

mod. 1503

DIESEL

talon normal

| | | | |
|--|---------------------|---|-------|
| B Partie à remplir par le dépôt | | | |
| Mois | 9 | | |
| Jour | 27 | | |
| Zone d'attache de la machine | 5 | | |
| Dépôt machine | 1 | 1 | |
| N° de la machine | 6 | 4 | 003 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 5 | 11089 |
| | Chauf. | | 6 |
| Catégorie de primes | 13 | | |
| Index de facturation | 6 | | |
| Service utilisateur | 1 | | |
| N° de la gare | 1 | 1 | 90 |
| Durée réelle des manœuvres | 0 | 8 | |
| Temps à facturer | 0 | 8 | |

mod. 1503

VAPEUR

talon pour machine en D.E.

| | | | |
|--|---------------------|---|-------|
| B Partie à remplir par le dépôt | | | |
| Mois | 7 | | |
| Jour | 21 | | |
| Zone d'attache de la machine | 2 | | |
| Dépôt machine | 0 | 3 | |
| N° de la machine | 4 | 7 | 021 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 2 | 03112 |
| | Chauf. | 2 | 03042 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 2 | 03406 |
| | Chauf. | 2 | 02321 |
| Catégorie de primes | 13 | | |
| Index de facturation | 4 | | |
| Service utilisateur | 1 | | |
| N° de la gare | 1 | 0 | 15 |
| Durée réelle des manœuvres | 0 | 3 | |
| Temps à facturer | 0 | 3 | |

mod. 1503

Talon à établir pour gardiennage alternatif sur un lieu de relevage. (1)

| | | | |
|--|---------------------|---|-------|
| B Partie à remplir par le dépôt | | | |
| Mois | Chantier 4 | | |
| Jour de Relevage | 6 | | |
| Zone d'attache de la machine | 2 | | |
| Dépôt machine | 03 | | |
| N° de la machine | 5 | 8 | 070 |
| N° matricule | Méc. ^{ien} | 2 | 03015 |
| | Chauf. | 0 | 00000 |
| Catégorie de primes | 13 | | |
| Index de facturation | 4 | | |
| Service utilisateur | 2 | | |
| N° de la gare | 1 | 0 | 15 |
| Durée réelle des manœuvres | 7 | 7 | 7 |
| Temps à facturer | 7 | 7 | 7 |

11 PARCOURS D'INTERPÉNÉTRATION

a) machine conduite par une seule équipe avec parcours sur une seule zone d'interpénétration.

| N° du train: 5.423 | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg ch. (1)-(2) | Km. manœuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | (3) | |
|--------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----|------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 17 | 4 | 48 | 36 | 507 | 448056 | 448273 | 921 | | 5 | 54126 | 797225 | 350 | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

b) machine conduite par une seule équipe avec parcours sur plusieurs zones d'interpénétration.

| N° du train: 6.421 | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg ch. (1)-(2) | Km. manœuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | (3) | |
|--------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----|------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | | | |
| 7 | 25 | 2 | 04 | 35 | 221 | 204125 | 204382 | 631 | | 3 | 47111 | 832 | | | | |
| 7 | 25 | 2 | 04 | | | | | 631 | | 4 | 25 | | | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

c) machine conduite par 2 équipes avec parcours sur une seule zone d'interpénétration.

| N° du train: 5.871 | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg ch. (1)-(2) | Km. manœuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | (3) | |
|--------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----|------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 23 | 2 | 25 | 48 | 070 | 225187 | 225478 | 642 | | 1 | 148125 | 191068 | 8 | 108 | | |
| 8 | 23 | 2 | 25 | 48 | 070 | 225218 | 225643 | 642 | | | 125191068 | 8 | 108 | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

d) machine conduite par 2 équipes avec parcours sur plusieurs zones d'interpénétration.

| N° du train: 5.895 | | | | Numéro matricule | | | | Catégorie de train | Relais statistique | Zone d'interpénétration | Parcours interpénétration | Parcours Train ch. Fourg ch. (1)-(2) | Km. manœuv. en cours de route | Hectotonnes kilométriques | (3) | |
|--------------------|------|----------------|---------------|------------------|-----|------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|
| Mois | Jour | Machine | | Service | | Mécanicien | Chauffeur | | | | | | | | Temps gagné ou perdu | Combustible alloué pour T.G. |
| | | Zone d'attache | Dépôt attache | Numéro | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 19 | 2 | 29 | 55 | 093 | 229026 | 229201 | 611 | | 1 | 164102 | 6983 | | | | |
| 3 | 19 | 2 | 29 | 55 | 093 | 229071 | 229199 | 611 | | 6 | 21102 | 6983 | | | | |
| 3 | 19 | 2 | 29 | | | | | 611 | | 7 | 19 | | | | | |

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Ne rien biffer en cas de non chauffage.

(3) En cas de temps perdu, inscrire la lettre R.

Nota - Voir au verso les dispositions relatives à l'établissement des talons d'interpénétration.

Parcours d'interpénétration

4 cas distincts peuvent se présenter, régler chacun d'eux comme indiqué ci-dessous :

| Cas spéciaux d'utilisation | Indication à porter dans les cases correspondantes du talon de B.T. |
|--|--|
| a) - Machine conduite par <u>une seule équipe</u> avec parcours sur <u>une seule zone</u> d'interpénétration. | Indiquer sur la même ligne que les autres renseignements, dans les cases ad hoc, la zone et les parcours d'interpénétration. |
| b) - Machine conduite par <u>une seule équipe</u> avec parcours sur <u>plusieurs zones</u> d'interpénétration. | Indiquer sur la même ligne que les autres renseignements, dans les cases prévues, la 1 ^{ère} zone d'interpénétration ainsi que le parcours correspondant. Compléter le talon du bulletin en créant autant de lignes supplémentaires que de zones d'interpénétration restant à indiquer. Ne reporter sur chacune de ces lignes que la catégorie du train, la zone et le parcours d'interpénétration correspondant. |
| c) - Machine conduite par <u>2 équipes</u> avec parcours sur <u>une seule zone</u> d'interpénétration. | Indiquer sur la ligne de la 1 ^{ère} équipe, dans la case convenable, la zone et le parcours d'interpénétration correspondant. |
| d) - Machine conduite par <u>2 équipes</u> avec parcours sur <u>plusieurs zones</u> d'interpénétration. | Inscrire sur la ligne de la 1 ^{ère} équipe, dans les cases désignées, la 1 ^{ère} zone d'interpénétration et le parcours correspondant; sur la ligne de la 2 ^{ème} équipe, la 2 ^{ème} zone d'interpénétration et le parcours correspondant. Dans le cas où la machine aurait circulé sur 3 ou 4 zones, compléter le talon du bulletin en créant autant de lignes que de zones d'interpénétration restant à indiquer. Ne reporter sur chacune d'elles que la catégorie du train la zone d'interpénétration et le parcours correspondant. |

Dans les cas a) et b), l'ensemble des parcours d'interpénétration ne doit jamais être supérieur au parcours total de la machine.

Dans les cas c) et d), le parcours d'interpénétration figurant sur une des 2 premières lignes peut être supérieur au parcours total de l'équipe indiqué sur cette ligne, mais l'ensemble des parcours d'interpénétration ne doit, en aucun cas, être supérieur à l'ensemble des parcours totaux de la machine. (Pour chacun de ces cas, voir les modèles de talons au verso).

Codification des Dépôts

Notice 63^{bis} T.

Annexe VIII

Région de l'Est.

Zone: 1

Virage du 1.1.1947.

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|-------------------|-------|---------------------------------|
| 102 | Noisy-le-Sec | 162 | Mohon |
| 103 | La Villette | 163 | Longuyon (y compris Baroncourt) |
| 104 | Château-Chierry | 164 | Amagne |
| 105 | Nogent-Vincennes | 165 | Audun-le-Roman |
| 106 | Longueville | 166 | Verdun |
| 107 | Verneuil l'Étang | 167 | Givet |
| 108 | La Ferté-Milon | 168 | Longwy |
| 109 | Epernay | 169 | Lumes |
| 110 | Vaires | 172 | Hansbergen |
| 111 | Gretz | 173 | Thionville |
| 122 | Chaumont | 174 | Mulhouse-Nord |
| 123 | Chalindrey | 175 | Colmar |
| 124 | Epinal | 176 | Sarrebourg |
| 125 | Vesoul | 177 | Haguenau |
| 126 | Belfort | 178 | Sélestat |
| 128 | Langres | 179 | Saverne |
| 130 | Mirecourt | 180 | Reding |
| 142 | Nancy | 181 | Forbach |
| 143 | Conslans | 182 | Châlons |
| 144 | Bar-le-Duc | 183 | Droyes |
| 145 | Blainville | 184 | Reims |
| 146 | Toul | 185 | Sézanne |
| 147 | Pagny-sur-Moselle | 186 | Vitry-le-François |
| 148 | Neufchâteau | 187 | St Dizier |
| 149 | St Dié | 189 | Sarreque-mines |
| 152 | Lérrouville | 190 | Strasbourg |
| 153 | Pagny-sur-Meuse | 191 | Metz |
| 160 | Ne-Napoléon | | |
| 161 | Hargarten | | |

Codification des Dépôts

Région Nord

Zone 2

Tirage du 1. 1. 1947

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|------------------|-------|---------------|
| 201 | La Chapelle | 220 | Calais |
| 202 | La Plaine | 221 | Boulogne |
| 203 | Le Bourget | 222 | Le Treport |
| 204 | Creil | 223 | Beauvais |
| 205 | Beaumont | 224 | Abbeville |
| 206 | Crépy | 225 | Aulnoye |
| 207 | Bobigny | 226 | Terquier |
| 208 | Meilly | 227 | Compiègne |
| 209 | Les Joncherolles | 228 | Laon |
| 210 | Valenciennes | 229 | Kirson |
| 211 | Lens | 230 | Busigny |
| 212 | Douai | 231 | Fives |
| 213 | Béthune | 232 | Dunkerque |
| 214 | Somain | 233 | La Délivrance |
| 215 | Cambrai | 234 | Tourcoing |
| 216 | Arras | 235 | Hazebrouck |
| 217 | St Pol | 236 | St Omer |
| 218 | Amiens | | |
| 219 | Longueau | | |

Codification des Dépôts

Région Ouest.

Zone 3

Tirage du 1.1.1947

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|---------------------|-------|-------------------|
| 301 | Batignolles Remblai | 350 | Le Mans |
| 310 | Batignolles | 351 | Ellençon |
| 311 | Montrouge | 352 | Segré |
| 312 | Achères | 353 | Angers |
| 313 | Argentcuil | 354 | Chartres |
| 314 | Crappes | 355 | St Nazaire |
| 315 | Bois-Colombes | 356 | Château du Loir |
| 316 | Champ de Mars | 357 | Nantes Blottereau |
| 317 | | 358 | Nantes Ste Anne |
| 318 | Rueil | | |
| | | 360 | Rennes |
| 330 | Sotteville | 361 | Brest |
| 331 | Dieppe | 362 | Morlaix |
| 332 | Fécamp | 363 | Chateaubriant |
| 333 | Gisors | 364 | Dol |
| 334 | Le Havre | 365 | St Brienc |
| 335 | Nantes | 366 | Quimper |
| 336 | Rouen Orléans | 367 | Auray |
| 337 | Rouen Martainville | 368 | Fougères |
| | | 369 | Laval |
| 340 | Caen | | |
| 341 | Argentan | 380 | Saintes |
| 342 | Mézidon | 381 | Bressuire |
| 343 | Cherbourg | 383 | La Rochelle |
| 344 | Evreux | 384 | La Roche sur Yon |
| 345 | Sté Gaudurge | 385 | Cholet |
| 346 | Granville | 386 | Niort |
| 347 | Lisieux | 387 | Rochesort |
| 348 | Lison | 388 | St Mariens |
| 349 | Dreux | 389 | Thouars |

Codification des Dépôts

Annexe VIII

Région Sud-Ouest

Cirage du 1.1. 1947

Zone: A.

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|---------------------|-------|-------------------------------|
| 401 | Argenton | 435 | Bordeaux St Louis |
| 402 | Bourges | 436 | Bordeaux St Jean |
| 403 | Brétigny | 437 | Coutras |
| 404 | Châteauroux | 438 | Dax |
| 405 | Etampes | 439 | Kendaye |
| 406 | Juvisy | 440 | Marmande |
| 407 | Orléans | 441 | Mont de Marsan |
| 408 | Paris | 442 | Morcenx |
| 409 | Nerzon | 443 | Puyôo |
| 410 | Awillac | 444 | Auch |
| 411 | Bort | 445 | Canfranc |
| 412 | Eygurande | 446 | Castelnaudary |
| 413 | Murat | 447 | Carmaux |
| 414 | Montluçon | 448 | Castres |
| 415 | Ussel | 449 | Foix |
| 416 | Blois | 450 | La Cour de Carol |
| 417 | Chateaudun | 451 | Montauban |
| 418 | Le Blanc | 452 | Montbréjeau |
| 419 | Loudun | 453 | Pau |
| 420 | Poitiers | 454 | Garbes |
| 421 | St Pierre des Corps | 455 | Geosonnieres |
| 422 | Tours | 456 | Toulouse |
| 423 | Bergerac | 457 | Bédarieux |
| 424 | Brive | 458 | Béziers |
| 425 | Cahors | 459 | Carcaassonne |
| 426 | Capdenac | 460 | Cerbère |
| 427 | Libos | 461 | Monte |
| 428 | Limoges | 462 | Carbonne |
| 429 | Périgueux | 463 | Perpignan |
| 430 | St Sulpice Lauière | 464 | St Flour |
| 431 | Agen | 465 | Dourdan |
| 432 | Angoulême | 466 | Séverac le Château |
| 433 | Bayonne | 467 | Tournemire |
| 434 | Bordeaux-Bastide | 468 | Villefranche Yernet-les-Bains |

Codification des Dépôts

Annexe VIII

Région Sud-Est.

Tirage du 1. 1. 1947

Zone 5

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|-----------------------|-------|----------------------|
| 510 | Paris | 542 | Badan |
| 511 | Villeneuve St-Georges | 543 | Chalon-sur-Saône |
| 512 | Laroche | 544 | Vénissieux |
| 513 | Montargis | 545 | Portes |
| 520 | Nevers | 546 | St-Etienne |
| 521 | Paray-le-Monial | 547 | Rive de Gier |
| 522 | Moulins | 548 | Fraisse-Urieux |
| 523 | Clermont-Ferrand | 549 | Pont-de-l'Âne |
| 524 | Roanne | 565 | Langeac |
| 530 | Dijon-Perigny | 566 | Le Tury |
| 531 | Dole | 570 | Amberieu |
| 532 | Pontarlier | 571 | Bourg |
| 533 | Besançon | 572 | Chambery |
| 534 | Lons-le-Saunier | 573 | St-Jean-de-Maurienne |
| 535 | Les Laumes | 574 | Grenoble |
| 536 | Chagny | 575 | Annemasse |
| 540 | Lyon-Mouche | 576 | Le Fayet St-Gervais |
| 541 | Lyon-Vaise | | |

Région Méditerranéenne

Zone 6

| Index | Dépôts | Index | Dépôts |
|-------|----------------------|-------|-------------|
| 545 | Porte | | |
| 650 | Arignon | 657 | Keynes |
| 651 | Miramad | 660 | Nîmes |
| 652 | Marseille-St-Charles | 661 | Montpellier |
| 653 | Marseille-Arenc | 662 | Sète |
| 654 | La Blaquarde | 663 | Alès |
| 655 | Carnoules | 664 | Le Teil |
| 656 | Nice | | |

S.N.C.F.

ANNEE X.

RELEVÉ DES DUREES DE MANOEUVRES EFFECTUEES

Région

à la Notice Technique
63 bis T.

DANS LES ETABLISSEMENTS M.T.

Mois de

PAR LES ENGINs MOTEURS

Dépôt de Code

| code du mode de T.M. | N° de l'engin | Durée des manoeuvres (2) | | | code du mode de T.M. | N° de l'engin | Durée des manoeuvres (2) | | |
|-------------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-------------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| | | Totale | Service Intérieur Dépôt (3) | Autres éta- blissements M.T. | | | Totale | Service Intérieur Dépôt (3) | Autres éta- blisse- ments M.T. |
| | a) - | <u>VAPEUR</u> - Charbon | | | | e) - | <u>ELECTRIQUE</u> | | |
| | | | | | | | 1 - Locomotives. | | |
| | | | | | | | 2 - Automotrices | | |
| | b) - | <u>VAPEUR</u> - Fuel | | | | d) - | <u>AUTORAIL</u> | | |
| | | | | | | e) - | <u>DIESEL</u> - | | |

NOTA : Ce relevé doit parvenir à l'Atelier Central de Mécanographie - 36, rue de Léningrad - Paris (8°) pour le 8 du mois M + 1

A le,

Le Chef de Dépôt

(1) Code à indiquer par l'A.C.M.

(2) en dizaines de minutes

(3) y compris Atelier, Magasin, Chantier à combustibles.....

A N N E X E II
à la Notice Technique n° 63 T

CHAPITRE I

OBJET DE LA PRESENTE ANNEXE

La présente annexe a pour objet :

- de définir la nature et le taux des primes qui peuvent être payées au personnel de conduite dans certaines circonstances où il n'assure pas effectivement un service de route; ce dernier étant entendu dans le sens défini au chapitre IV - paragraphe B - 1^o) de la présente notice. Ces primes sont dans ce qui va suivre, désignées sous le terme général de "primes accessoires";
- de donner la liste des cas où doit être payée une prime accessoire et la nature de cette prime.

Il doit être entendu, à ce propos, que cette liste est limitative et qu'il ne doit être payé aucune prime accessoire en dehors des cas énoncés ci-après.

CHAPITRE II

NATURE DES PRIMES ACCESSOIRES

Ces primes sont définies par le chapitre III de l'annexe IV au fascicule II du Règlement du Personnel - instruction dont les principales dispositions sont rappelées ci-après:

Les cas particuliers des agents blessés en service et des agents en congé régulier mis à part (v. Nota ci-après), il est prévu deux sortes de primes accessoires :

- la prime minima journalière
- la prime moyenne journalière

Chacune de ces primes comporte, en ce qui concerne le service de route, trois taux (catégories I, II et III), dont le montant est repris à l'annexe à l'instruction précitée pour chaque titre statutaire.

Il est rappelé que l'instruction dont il est question ci-dessus fixe les modalités d'attribution, tant des primes de traction que des primes accessoires, en fonction du titre statutaire des intéressés, du service normalement assuré, etc...

Les primes minima et moyenne dont il est question ci-dessus, sont décomptées par quart de journée, le temps de travail étant arrondi au quart de journée supérieur.

Quant un agent de conduite assure, dans la même journée plusieurs fonctions auxquelles correspondent des taux de primes accessoires différents, il n'est appliqué qu'un taux de prime par quart de journée, savoir le plus avantageux, pour l'agent, des taux correspondant aux diverses fonctions assurées.

Il n'est attribué aucune prime accessoire pour les préparations, remplacements, etc... prévus en roulement régulier ou intercalés exceptionnellement dans un roulement régulier sans que celui-ci cesse d'être suivi. Cette disposition ne s'applique pas au service de réserve pour lequel la prime horaire est à payer quelle que soit la durée de ce service.

Les règles concernant les conducteurs-électriciens sont applicables pour l'attribution des primes accessoires aux agents assurant du service avec les locomotives Diesel.

NOTA- Un agent blessé en service reçoit les 2/3 de la moyenne mensuelle des primes de traction réalisées par lui pendant les 12 mois civils qui ont précédé l'accident.⁽¹⁾ Toutefois, dans le cas de blessure en service consécutive à des faits de guerre, l'agent perçoit pour chaque journée d'absence une prime de traction égale à la valeur moyenne journalière des primes réalisées par lui pendant les 12 mois civils précédents (Lettre P.9106 du 23 mars 1943)

Un agent en congé régulier reçoit une prime moyenne journalière basée sur la moyenne des primes (toutes catégories) qui lui ont été payées au cours des trois mois précédant celui du congé, c'est-à-dire une prime égale au quotient du total des primes figurant à son compte à l'annexe I du Graphique du personnel de conduite, par le nombre de journées de présence et de congé relevées à l'annexe III du même graphique.

CHAPITRE III

CAS OU DOIT ETRE PAYEE UNE PRIME ACCESSOIRE

Pour l'attribution des primes accessoires, il est tenu compte, soit du titre statutaire de l'agent intéressé, soit de la fonction remplie par ce dernier. Les primes accessoires sont réparties en 4 groupes :

- A - primes attribuées d'après le titre statutaire,
- B - primes attribuées d'après la fonction remplie,
- C - primes attribuées aux agents en cas d'utilisations spéciales,
- D - primes supplémentaires pour fonctions diverses.

Les tableaux ci-après, établis en tenant compte des considérations qui précèdent, résument les conditions d'attribution des primes accessoires.

(1) Ainsi qu'il a été spécifié pour la détermination des taux des primes journalières, il convient d'arrondir le taux de ces primes au franc le plus proche inférieur ou supérieur.

A. PRIMES ATTRIBUÉES EN FONCTION DU TITRE STATUTAIRE.

(50 Tt. Tirage de Février 1946)

| Service assuré. | Mécanicien de Route. | Élève Mécanicien. | Chauffeur de Route. | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres | Conducteur Electricien. | Élève Conducteur Electricien. | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur et Conducteur pel d'autorails. | Agents sédataires. | |
|--|--|----------------------|---|----------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|--|---|-----------------------------------|--------------------------------------|
| | | | | | | | | | | Agents de l'Atelier | Agents du SI ou du SG |
| I.-PRIME MOYENNE JOURNALIÈRE. | | | | | | | | | | | |
| Taux par grade (1) | A. 156.- 104.4 147.- 78.6 78.- 52.2 | (2) | 104.- 69.6 78.- 52.2 52.- 34.8 | 59.- 39.- | 39.- 26.1 | 94.- 62.7 70.- 46.8 47.- 31.2 | (3) | 62.- 41.7 47.- 31.2 31.- 21.- | 94.- 62.7 70.- 46.8 47.- 31.2 | | |
| Remises de décorations Cours et Ecoles de perfectionnem ^t (4) Faisant fonctions d'interprètes | A. B ou C. | (2) | A. B ou C. | 59.- 39.- | 39.- 26.1 | A. B ou C. | (3) | A. B ou C. | A. B ou C. | - | - |
| II.-PRIME MINIMA JOURNALIÈRE. | | | | | | | | | | | |
| Taux par grade (1) | A'. 63.- 39.- 41.- 30.- 39.- 24.- | (2) | 42.- 26.- 32.- 20.- 26.- 16.- | 33.- 21.- | 22.- 14.- | 38.- 23.4 29.- 18.- 23.- 14.4 | (3) | 25.- 15.6 19.- 12.- 16.- 9.6 | 38.- 23.4 29.- 18.- 23.- 14.4 | | |
| - Congé régulier - Enquête judiciaire ou administrative à la résidence ou hors de la résidence. - Examen à la résidence ou hors de la résidence - Délégation aux obsèques d'un agent de la SNCF - Commission de vote ou de dépouil- lement | A' B' ou C' | (2) | A' B' ou C' | 33.- 21.- | 22.- 14.- | A' B' ou C' | (3) | A' B' ou C' | A' B' ou C' | Voir Notice 74 ^T | Voir Notice 74 ^{bisT} |
| - Comparution devant la Commission de réforme (cas où l'agent n'est pas en position de maladie) - Visite médicale et examen physique pratique (de la vue par exemple) commandés à la résidence ou hors de la résidence - Cours spéciaux pour agents insuffi- sants | 39.- 24.- | 26.- 16.- | 26.- 16.- | 33.- 21.- | 22.- 14.- | 23.- 14.4 | 10.- 9.6 | 10.- 9.6 | 23.- 14.4 | Voir Notice 74 ^T | Voir Notice 74 ^{bisT} |

(1). La prime A. Bou C ou A' B' ou C' est attribuée suivant la difficulté du service habituellement assuré.
 (2). La prime "Méc. de Route" ou "Chauff. de Route" est attribuée suivant les fonctions habituellement assurées.
 (3). La prime "Cond. Electricien" ou "Aide Cond. Electricien" est attribuée suivant les fonctions habituellement assurées.
 (4). Les primes à attribuer aux Agents détachés à l'Ecole des Travaux Publics sont fixées par l'Article 99 du Fascicule XVII du Règlement du Personnel (page 2630).

| Service assuré. | Mécanicien de Route. | Élève Mécanicien. | Chauffeur de Route. | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres | Conducteur Electricien. | Élève Conducteur Electricien. | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur et Conducteur pal d'autorails. | Agents sédentaires. | |
|--|---|-------------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---|---------------------------|------------------------------|
| | | | | | | | | | | Agents de l'Atelier | Agents du SI ou du SB. |
| <ul style="list-style-type: none"> - En service doux sur prescriptions médicales sauf si cette mesure résulte de blessures en service ⁽¹⁾. - Utilisés temporairement aux fonctions d'ouvrier ou de manœuvre pour raison de santé dans les conditions prévues par l'article 48 du Fascicule X du Règlement du Personnel. - Utilisés aux fonctions d'ouvrier ou de manœuvre par mesure disciplinaire. | <p>La plus forte des primes ci-dessous, soit :</p> <p>Agents comptant au moins 15 ans dans un service de route :</p> | | | | | | | | | | |
| | 48.- 30.- | 32.- 20.- | 32.- 20.- | 33.- 21.- | 22.- 14.- | 24.- 18.- | 19.- 12.- | 19.- 12.- | 29.- 18.- | Voir NT 74.T | Voir NT 74 bis T |
| | <p>Agents comptant moins de 15 ans dans un service de route :</p> | | | | | | | | | | |
| | 39.- 24.- | 26.- 16.- | 26.- 16.- | 33.- 21.- | 22.- 14.- | 23.- 14.4 | 16.- 9.6 | 16.- 9.6 | 23.- 14.4 | Voir NT 74.T | Voir NT 74 bis T |
| | <p>soit</p> <p>La prime de production définie par les Notices 74.T et 74 bis T.</p> | | | | | | | | | | |
| <p>Agents faisant fonctions autrement que pour raisons de santé ou par mesure disciplinaire de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aides-ouvriers, CMO, ouvriers. - Sous-Chefs de brigade d'ouvriers, Chefs de brigade d'ouvriers, Sous-Chefs de brigade de manœuvres, Chefs de brigade de manœuvres. - Contremaitres adjoints de manœuvres. - Manœuvres ou manœuvres spécialisés et utilisés : <ul style="list-style-type: none"> - à la manutention du combustible. - à la conduite des générateurs à vapeur ou de machines fixes - à la conduite des grues à combustibles - au gardiennage des feux - au dégelage des machines - à la surveillance spéciale - comme conducteurs d'automobiles - détachés dans un autre Service (Voie, Exploitation, etc...) | 39.- 24.- | 26.- 16.- | 26.- 16.- | 33.- 21.- | 22.- 14.- | 23.- 14.4 | 16.- 9.6 | 16.- 9.6 | 23.- 14.4 | - | - |
| | <p>augmentée, suivant le cas, de la prime de production définie par les Notices correspondantes :</p> <p>74 et 74 bis T. Primes de production.</p> <p>88 T. Primes mensuelles de production.</p> <p>89 T. Primes trimestrielles de gestion.</p> | | | | | | | | | | |

(1). Les primes à attribuer aux agents des machines temporairement affectés à des fonctions autres que leur grade à la suite de blessures en service sont fixées par l'Article 72 du Fascicule X du Règlement du Personnel (avec effet au 1^{er} Novembre 1941).

B. PRIMES ATTRIBUÉES D'APRÈS LES FONCTIONS REMPLIES.

| Service assuré. | Mécanicien de Route | Chauffeur de Route | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres. | Conducteur Electricien. | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur, Conducteur pal d'autorails | Observations. |
|---|---|--|--|----------------------------|----------------------------|---|---|---|
| III - PRIME MOYENNE JOURNALIÈRE. | | | | | | | | |
| Taux par fonction (1) | A B C | 156.- 104.4 117.- 78.- 52.2 | 104.- 69.6 78.- 52.- 34.8 | 59.- 39. | 39.- 26.1 | 94.- 62.7 70.- 46.8 47.- 31.2 | 62.- 41.7 47.- 31.2 21.- | 94.- 62.7 70.- 46.8 47.- 31.2 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Agents affectés à la conduite de locomotives en essais ou de trains d'essais (HLP ou trains en charge pour rodage après réparation, conduite des locomotives frein, essais suivis par la DEL, la DETE, la DEA) en ligne, au banc de Vitry ou au Dépôt - Agents détachés avec leur locomotive ou leur autorail dans un dépôt de la même région ou d'une autre région pour essai de la dite locomotive à la remorque de trains (trains commerciaux ou d'essais). | A. B ou C | A. B ou C | 59.- 39. | 39.- 26.1 | A. B ou C | A. B ou C | A. B ou C | Avec majoration pouvant aller de 0 à 150% dont le taux est fixé par le CSMT. |
| Conduite des locomotives chasse-neige | 156.- 104.4 | 104.- 69.6 | - | - | 94.- 62.7 | 62.- 41.7 | - | Cette prime est augmentée de la prime de parcours afférente au trajet effectué. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Conduite de locomotives ou d'autorails sur voies de Réseaux secondaires - Conduite de locomotive louée à un tiers | 78.- 52.2 | 52.- 34.8 | 59.- 39. | 39.- 26.1 | 47.- 31.2 | 31.- 21. | 47.- 31.2 | |
| Conduite de fourgons chaudières | - | 78.- 52.2 | - | - | - | - | - | |
| Convoyage des locomotives (à froid) | - | 52.- 34.8 | - | - | - | - | - | |
| En 3ème pour reconnaissance de ligne (locomotive) ou en 2ème (autorail) | 78.- 52.2 | - | 59.- 39. | - | 47.- 31.2 | - | 47.- 31.2 | |
| En 3ème sur une locomotive vapeur pour se familiariser avec la conduite de l'engin (rames réversibles en traction vapeur comprises) ou comme pilote | 78.- 52.2 | - | 59.- 39. | - | - | - | - | |

(1). La prime A, B ou C est attribuée suivant la difficulté du service habituellement assuré.

| Service assuré. | Mécanicien de Route | Chauffeur de Route | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres | Conducteur Electricien. | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur, Conducteur pal d'autorails. | Observations. |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|---|--|
| En 2ème dans le cas d'un parcours d'autorail en couplage ou assistant le conducteur pal sur certains types particuliers d'autorail | — | — | — | — | — | — | 10.- 16.8 | |
| En 3ème sur une locomotive électrique ou en 2ème sur un autorail pour se familiariser avec la conduite de l'engin ou <u>comme pilote</u> | — | — | — | — | 47.- 31.2 | — | 47.- 31.2 | |
| En 3ème sur une locomotive pour se familiariser avec la conduite du feu en service de route | — | 52.- 34.8 | — | 39.- 26.1 | — | — | — | |
| En 3ème sur une locomotive ou en 2ème sur un autorail, au cours d'un stage de formation en vue d'autorisation aux fonctions de : | 48.- 52.2 | — | 59.- 39.- | — | — | — | — | |
| — Mécanicien de Route | — | 52.- 34.8 | — | — | — | — | — | |
| — Mécanicien de Manœuvres | — | — | — | — | — | — | — | |
| — Chauffeur de Route | — | — | — | — | 47.- 31.2 | — | — | |
| — Conducteur Electricien | — | — | — | — | — | — | 47.- 31.2 | |
| — Conducteur d'Autorail | — | — | — | — | — | 31.- 21.- | — | |
| — Aide-Conducteur Electricien | — | — | — | — | — | — | — | |
| Réserve secours et à disposition (pour 8h. de réserve effective) ⁽¹⁾ | 48.- 52.2 | 52.- 34.8 | — | — | 47.- 31.2 | 31.- 21.- | 47.- 31.2 | |
| Préparation de locomotives ou autorails au dépôt | 48.- 52.2 | 52.- 34.8 | 59.- 39.- | 39.- 26.1 | 47.- 31.2 | 31.- 21.- | 47.- 31.2 | Les taux de MR et de CR sont appliqués dans les cas de préparation de locomotives puissantes |
| — Remplacement en gare ou au dépôt | — | — | — | — | — | — | — | |
| — Manœuvres à l'intérieur du dépôt | — | — | — | — | — | — | — | |
| — Déplacement et classement des locomotives ou autorails à l'intérieur du dépôt et exceptionnellement à l'extérieur (virage par triangle de voies principales par exemple) ⁽²⁾ | — | — | 59.- 39.- | 39.- 26.1 | 47.- 31.2 | 31.- 21.- | 47.- 31.2 | |
| Services accessoires dans les gares | | | | | | | | |
| Réchauffage préalable des trains | — | — | 59.- 39.- | 39.- 26.1 | 47.- 31.2 | 31.- 21.- | 47.- 31.2 | |
| Soufflage des conduites de chauffage | — | — | — | — | — | — | — | |
| Fourniture d'air comprimé pour essai de frein | — | — | — | — | — | — | — | |
| Fourniture de vapeur pour les chaudières de désinfection | — | — | — | — | — | — | — | |

(1). Si la durée de la période de réserve (arrondie à l'heure supérieure) est de n heures, la prime attribuée est (n) x par le taux correspondant aux fonctions remplies par l'agent. En outre, dans la réserve à disposition, cette prime se cumule avec les primes acquises pour les travaux effectués pendant la période de réserve à disposition, à l'exception de l'indemnité de matinée, de soirée et de nuit. Lorsqu'un agent assure en même temps la réserve pour plusieurs modes de traction, il ne reçoit qu'une seule prime, celle qui correspond au mode de traction pour lequel le taux est le plus élevé.

(2). Dans le cas où l'agent fait fonction de surveillant de dépôt, la prime est, en outre, augmentée d'une prime de production. Si l'agent est un MR, un EM ou un CE, cette prime est les 3/4 de celle afférente aux fonctions de surveillant de dépôt (NT 997). Les autres agents perçoivent la 1/2 prime de production afférente aux fonctions de surveillant de dépôt (NT 997).

| Service assuré | Mécanicien de Route. | Chauffeur de Route. | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres | Conducteur Electricien | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur pal d'autorails | Observations. |
|--|---|---|--|--|---|--|---|---|
| IV. PRIME MINIMA JOURNALIÈRE. | | | | | | | | |
| Taux par fonction (1). | $\left. \begin{array}{l} A' : 29. \\ B' : 20. \\ C' : 24. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 42. \\ 26. \\ 20. \\ 16. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 33. \\ 21. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 22. \\ 14. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 38. \\ 23.4 \\ 24. \\ 18. \\ 23. \\ 14.4 \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 15. \\ 15.6 \\ 12. \\ 9.6 \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 38. \\ 23.4 \\ 21. \\ 18. \\ 28. \\ 14.4 \end{array} \right\}$ | |
| (2) PARCOURS DANS LES TRAINS. | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Pour aller chercher une locomotive ou un autorail aux Ateliers ou dans un autre Dépôt - Pour revenir à sa résidence après conduite de locomotive ou autorail aux Ateliers ou dans un autre dépôt - Pour aller chercher un train ou revenir à sa résidence après remorque d'un train ou convoyage de locomotive froide - Pour se rendre en renfort dans un autre Dépôt ou en revenir | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} A'B' \\ ou C' \end{array} \right\}$ | |
| Journée autre qu'une journée blanche inscrite en roulement pendant laquelle l'agent est effectivement inutilisé de 0 à 24 heures | $\left. \begin{array}{l} 29. \\ 24. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 26. \\ 16. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 33. \\ 21. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 22. \\ 14. \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 28. \\ 14.4 \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 16. \\ 9.6 \end{array} \right\}$ | $\left. \begin{array}{l} 23. \\ 14.4 \end{array} \right\}$ | |
| REMARQUES IMPORTANTES - | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Journée de repos, d'absence irrégulière, de maladie, de blessure hors service, de congé supplémentaire avec ou sans solde (y compris les congés supplémentaires éventuels pour déménagement d'office ou non) - Comparution devant le Conseil d'enquête - Journée blanche ou de compensation - Blessures en service | | | | | Néant | | | Voir article 65 du Fascicule X du Règlement du Personnel. |

(1). La prime A', B' ou C' est attribuée suivant la difficulté du service habituellement assuré.

(2). La prime accessoire n'est attribuée que s'il n'y a pas remorque effective de trains dans la même journée.

C. PRIMES ATTRIBUÉES EN CAS D'UTILISATIONS SPÉCIALES.

V. PRIMES JOURNALIÈRES DIVERSES

DÉLÉGUÉS STATUTAIRES DU PERSONNEL & DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DANS L'ACCOMPLISSEMENT DE LEUR MANDAT.

Chaque agent de conduite recevra, en principe, pour chaque journée du mois M passée dans les fonctions de Délégué, une prime égale à celle qu'il recevrait s'il était en congé. Les Chefs de Service fixeront eux-mêmes le taux de cette prime pour les Délégués fréquemment distraits de leur Service.

* de telle façon que les intéressés ne soient pas défavorisés par rapport aux agents de même grade (du même roulement ou de la même série d'origine) qui ont assumé normalement leur service au cours du mois considéré.

est allouée au maximum de 3 journées par absence, soit 3 avant et 3 jours après chaque délégation.

Par contre, le Délégué ne reçoit pendant la période correspondante aucune prime du service sédentaire ou de prime accessoire.

AGENTS REMPLISSANT DES FONCTIONS D'UN GRADE SUPÉRIEUR AU LEUR.

Les agents de cette catégorie reçoivent :

a. Une prime accessoire fixe dont le taux est fixé par le tableau ci-dessous ;

b. Une majoration de cette prime pouvant varier entre :

— 0 à 100 % pour les faisant fonctions de Chefs de Réserve, d'Interimaires et de Sous-Chefs de Dépôt et les agents de conduite faisant des Conférences au Personnel ;

— 0 à 150 % pour les faisant fonctions de Moniteurs chauffeurs, Moniteurs graisseurs, Chefs Mécaniciens, Chefs conducteurs électriciens, Chefs conducteurs d'autorails.

Le taux de cette majoration est fixé tous les mois, pour chacun des intéressés, par l'Ingénieur Chef d'Arrondissement sur la proposition du Chef de Dépôt.

| Agents remplissant les fonctions de : | Mécanicien de Route. | Elève- Mécanicien. | Chauffeur de Route | Conducteur Electricien | Conducteur et Conduct' ppal d'autorails. |
|---|-------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|--|
| — Moniteur Chauffeur | 104.4 | 69.6 | 69.6 | — | — |
| — Moniteur Graisseur | 156.- | 104.- | 104.- | — | — |
| — Chef de Réserve, Intérimaire de traction, Sous-Chef de dépôt, Chef Mécanicien, Chef Conducteur électricien, Chef conducteur d'autorails (1) | 156.- 104.4 | 104.- 69.6 | 104.- 69.6 | 94.- 62.7 | 94.- 62.7 |
| — Agents faisant des Conférences au personnel | | | | | |

Dans le cas d'un remplacement, par exemple, l'intéressé est considéré comme effectuant l'un des services du tableau ci-dessus et la prime accessoire correspondante lui est acquise depuis la dernière journée exclue effectivement passée :

— soit en service sur les machines,

— soit dans l'un des autres services définis par la présente Annexe II,

jusqu'à la première journée exclue où l'agent reprend effectivement :

— soit son service sur les machines,

— soit dans un des autres services définis par la présente Annexe II.

(1). La prime accessoire visée ici n'est attribuée que si les attributions du poste comportent un rôle de commandement.

Dans le cas où les fonctions remplies sont uniquement des fonctions d'exécution (déplacement et classement des machines) la prime accessoire à attribuer est celle prévue pour le service intérieur de dépôt (§ III du Tableau B).

D. PRIMES SUPPLÉMENTAIRES POUR FONCTIONS DIVERSES.

| Service assuré. | Mécanicien de Route. | Chauffeur de Route. | Mécanicien de Manœuvres | Chauffeur de Manœuvres | Conducteur Electricien. | Aide Conducteur Electricien. | Conducteur et conducteur pal conducteur pal d'autorails. | Observations |
|---|---|---|----------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------------------------|---|--------------|
| Prime supplémentaire ⁽¹⁾ attribuée par journée de stage aux Mécaniciens, CE et CA instructeurs, pour la formation des candidats accomplissant leur stage au service de Route en vue d'autorisation aux fonctions de MR, CE et CA | Voyag. Messag. 10.- ¹⁶ Autr. tr. 8.- ¹³ | - | - | - | 13.- 8.- | - | 13.- 8.- | |
| Prime supplémentaire ⁽¹⁾ attribuée par journée de stage aux Chauffeurs instructeurs, pour la formation au service de Route des candidats à l'obtention du certificat d'autorisation aux fonctions de CR | - | Voyag. Messag. 12.- ¹⁹ Autr. tr. 9.- ¹⁴ | - | - | - | - | - | |
| Prime supplémentaire attribuée aux agents remplissant les fonctions de Mécaniciens, de Chauffeurs, de CE, d'ACE, de CCA, de CA travaillant au régime de la DE avec fourgon d'ortoir, la période de travail s'entendant entre deux repos successifs à la résidence. | 45.- 28.- | 45.- 28.- | - | - | - | - | 17.- | |
| | Pour les premières 24 heures : | | | | | | | |
| | Pour les 24 heures suivantes : | | | | | | | |
| | Par 24 heures au delà de 48 heures : | | | | | | | |
| | 66.- 41.- | 66.- 41.- | - | - | - | - | 24.- | |
| | 100.- 62.- | 100.- 62.- | - | - | - | - | 37.- | |

(1). Ces primes supplémentaires s'ajoutent aux primes de traction réalisées, mais elles ne sont acquises que si le candidat en stage obtient l'autorisation à la fonction visée.