DOCUMENTS

DOSSIER

NO 2016

941 LM 16

Services centraux.

Service central du Mouvement.

SOCIETE
NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

## CIRCULAIRE Nº 1

POUR L'APPLICATION

DE LA NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE M — Affaires Générales N° 21- $A^{20}$ SÉRIE VB — Affaires Générales N° 15- $A^{13}$ 

MC 1000 N 200 N 20

Paris, le 20 avril 1940.

Con.

Nm.

## RÉGIME UNIFIÉ DES TRAITÉS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS-

En application de la Note Générale Mouvement — Affaires Générales N° 21-A²º VB Affaires Générales N° 15-A¹³, la présente Circulaire porte à la connaissance des Services le texte du « Cahier des Conditions d'établissement, d'entretien et d'exploitation des embranchements particuliers » (C.C.E.), applicable aux embranchements autres que ceux desservant des établissements des Administrations de l'Etat (Annexe I), ainsi qu'un modèle de « traité » proprement dit (Annexe II).

Les règles ci-après seront à observer par les Services intéressés des Régions lors de l'établissement des nouveaux traités :

#### A. - Article 1° du C. C. E.

En principe, la première partie de l'embranchement ne devra comporter que le raccord avec les voies principales, accompagné des liaisons nécessaires entre ces voies principales, et des signaux ou dispositifs utiles; il devra être conseillé à l'embranché d'établir, dès l'origine de la 2° partie, les dédoublements de voie nécessaires pour permettre la livraison des wagons en un seul lot et leur enlèvement également en un seul lot sans manœuvre spéciale.

L'emploi de plaques tournantes devra être évité; en cas d'impossibilité, le diamètre des plaques devra être fixé compte tenu du matériel normalement nécessaire aux besoins de l'embranché. Ce diamètre ne devra en aucun cas être inférieur à 5 m. 20.

Lorsqu'il n'y aura pas de clôture, ni de barrière, la démarcation entre la première et la deuxième partie sera constituée par l'appareil (arrêt mobile, talon d'aiguille, etc...) isolant les installations sur lesquelles l'embranché a liberté de mouvement. Les différents renseignements relatifs aux dispositions de l'embranchement ne seront pas repris dans le traité mais devront figurer de manière explicite sur le plan annexé au traité ou dans la légende de ce plan.

#### B. - Article 3 du C. C. E.

Le délai de préavis de six mois prévu pour l'évacuation des terrains de la deuxième partie compris dans les dépendances du Chemin de fer peut, sur demande justifiée de l'embranché, être exceptionnellement fixé à plus de six mois sans excéder deux ans, pour tenir compte du délai nécessaire au déplacement des installations ou des dépôts qui doivent être établis sur les terrains intéressés.

D'autre part, lorsque la création de l'embranchement présente un réel intérêt et si l'importance des constructions à réaliser le justifie, il peut être accordé une garantie de durée d'application du traité. Toutefois, compte tenu du caractère toujours précaire de l'occupation, la clause de résiliation dont cette garantie doit être accompagnée peut comporter le paiement d'une indemnité d'éviction correspondant, au maximum, à la part non amortie du capital non récupérable investi par l'embranché dans l'installation; ce capital est déterminé d'accord entre les deux parties après examen des plans et devis établis par l'embranché.

#### C. - Article 4 du C. C. E.

Les dessertes régulières sont celles que le Chemin de fer peut s'engager à assurer normalement, compte tenu de l'organisation de son propre service, de la puissance de ses machines, de l'importance du trafic de l'embranché et des délais de transport.

En principe, la livraison et l'enlèvement des wagons se feront à l'origine de la deuxième partie. Toutefois, on pourra user d'une certaine tolérance lorsque, en particulier, un allongement de parcours entraînera, en tout état de cause, pour la S.N.C.F., une amélioration ou une accélération des conditions de desserte.

Tout parcours supplémentaire qui nous sera imposé pour quelque cause que ce soit (nature des installations ou demande de l'embranché), au delà des points de livraison ou de restitution ainsi fixés, donnera lieu aux mêmes rétributions que celles qui sont prévues en cas de desserte supplémentaire et sera exécuté aux conditions de responsabilité fixées par le C.C.E.

Par contre, le point de desserte devra être fixé sur la première partie et voire même sur des voies accessoires de la S.N.C.F. à l'entrée de l'embranchement, toutes les fois que, s'il en était autrement, nous serions obligés pour livrer ou reprendre les wagons, de manœuvrer une plaque tournante faisant partie de l'embranchement, de passer dans des courbes ou sur des ponts impropres à la circulation de nos machines, etc...

Bien entendu, Jes manœuvres de dessertes régulières exécutées pour livrer les wagons à l'entrée des embranchements et pour les reprendre au même point ne donneront lieu à aucune rémunération, que les embranchements soient en gare ou en pleine voie.

Le traité indiquera le nombre journalier de dessertes régulières que la S.N.C.F. sera tenue d'exécuter et, le cas échéant, les conditions dans lesquelles les dessertes seront effectuées (manœuvres rémunérées, etc...) sans préciser ni la nature ni le numéro des trains qui assurent les dessertes.

**NOTA.** — Sur les lignes électrifiées, on imposera en principe à l'embranché l'obligation d'équiper ses installations de façon à en permettre la desserte par locomotive électrique; toutefois si, dans certains cas, l'électrification de l'embranchement n'est pas réalisée, on insérera dans le traité proprement dit les dispositions nécessaires à la sauvegarde de nos intérêts.

#### D. - Article 7 du C. C. E.

Dans le cas où des dépôts de matières inflammables seraient autorisés sur les terrains du chemin de fer, les clauses de cet article seraient complétées par les dispositions suivantes :

« Toutefois, par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'embranché déclare « prendre à sa charge tous les risques d'incendie que pourra courir tout ce qui peut se « trouver sur les surfaces ou dans les locaux occupés par lui dans les dépendances « du chemin de fer et renoncer, par suite, à tous recours de ce chef contre la « S.N.C.F. ou ses agents. En outre, il s'engage à indemniser la S.N.C.F. et à la garan-« tir contre tous recours qui pourraient être exercés contre elle ou ses agents au cas « où un incendie, quelle qu'en soit l'origine ou la cause, viendrait à se communiquer à « tout ou partie des installations ou de leur contenu appartenant à la S.N.C.F. ou à « un tiers, quel qu'en soit l'emplacement à l'intérieur ou à l'extérieur des dépendances « du chemin de fer, à moins qu'il établisse que l'incendie n'a pas pris naissance sur « l'embranchement occupé par lui et que l'extension du sinistre n'a pas été favorisée « par une insuffisance de mesures conservatoires, eu égard à la nature des marchan-« dises déposées. Il déclare renoncer expressément en tant que de besoin au bénéfice « de l'article 1384 du Code Civil, modifié par la loi du 7 novembre 1922. Il devra « assurer à une société agréée par la S.N.C.F. les risques locatifs et les risques de « voisinage. Il justifiera à la S.N.C.F. de l'acceptation par l'assureur des clauses ci-des-« sus et du paiement de ses primes. Il devra, à première demande, communiquer sa « police à la S.N.C.F. »

#### E. - Article 8 du C. C. E.

En principe, les embranchements particuliers seront considérés comme étant en gare, au point de vue de la taxation des marchandises, lorsque leur aiguille de soudure se trouvera : soit à l'intérieur des aiguilles ou heurtoirs de la gare, soit à moins de 400 m. de l'axe du bâtiment des voyageurs.

Lorsque l'embranchement sera situé entre deux gares, le traité précisera tous les éléments devant intervenir dans l'application des tarifs.

### F. - Article 9 du C. C. E. - Chapitre I°.

Il sera établi un document intérieur qui déterminera le taux de location des terrains de la S.N.C.F. selon leur nature et leur situation. La redevance ne sera perçue que sur les terrains intéressant la deuxième partie. Cette redevance n'est pas frappée du coefficient de variation prévu au 3° alinéa du Chapitre VI de l'article 9 du C.C.E.

### G. - Article 9 du C. C. E. - Chapitre II.

I. — La formule consistant dans la perception d'une redevance forfaitaire annuelle à titre de paiement des frais d'établissement, de modifications et d'entretien des installations de la première partie, qui dans ce cas, restent en totalité la propriété de la S.N.C.F., devra être considérée comme la formule normale.

Cette redevance forfaitaire unique comprendra:

- a) d'une part, une somme calculée à raison de 15 % du devis des installations à mettre à la charge de l'embranché (main-d'œuvre comprise et frais généraux non compris); le montant de ce devis sera diminué du coût des installations que nous aurions à réaliser et à entretenir si l'embranchement n'existait pas;
- b) d'autre part, une somme correspondant aux dépenses moyennes (main-d'œuvre et matières) d'éclairage des signaux et de graissage des appareils de la première partie. Ces dépenses seront évaluées sur la base des forfaits annuels suivants :

### 1° — Frais d'éclairage des signaux (main-d'œuvre et matières), par signal et par an :

| \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ | Piles  | 700   | frs |
|---------------------------------------|--|-------|-----|
| Signaux éclairés élec-                | Courant industriel                                     | 250   | frs |
| triquement.                           | Signaux groupés avec d'autres signaux                  |       |     |
|                                       | S.N.C.F  | 30    | frs |
| Signaux éclairés à l'acétylèn         | ae   | 700   | frs |
| G:                                    | Signaux ordinaires                                     | 1.000 | frs |
| Signaux éclairés au pétrole.          | Signaux d'aiguilles et Tableaux indicateurs de vitesse | 500   | frs |
|                                       | s appareils (main-d'œuvre et matières),                | 100   | frs |

**NOTA.** — Lorsque les modifications de la première partie sont réalisées sur l'initiative de la S.N.C.F. le calcul de la redevance forfaitaire (ou le paiement en capital s'il est demandé par l'embranché) est effectué dans la forme indiquée au  $\S$   $\alpha$  ci-dessus. Toutefois, la part de redevances correspondant aux dépenses engagées peut, dans ce cas, être réduite, compte tenu des avantages que retire la S.N.C.F. soit directement de la modification des installations de l'embranché, soit indirectement de l'ensemble du projet qui entraîne cette modification.

#### H. - Article 9 du C. C. E. - Chapitre III.

Il ne sera rien perçu comme frais de gardiennage chaque fois que celui-ci sera assuré par des agents faisant partie de l'équipe normale de manœuvre ou d'accompagnement du train de desserte et que l'opération susvisée n'entraînera pas d'augmentation du temps passé par la manœuvre ou par le train à la desserte de l'embranchement. Il ne sera donc rien perçu, en général, pour les embranchements en gare et, la plupart du temps, pour les embranchements situés sur voie principale, dans les sections où le régime d'exploitation n'implique pas la couverture du mouvement de desserte avant ou après desserte.

Le chapitre III ne vise que les dessertes régulières; le gardiennage d'aiguilles et de barrières lors des dessertes supplémentaires sera rémunéré selon les indications du chapitre IV.

#### I. - Article 9 du C. C. E. - Chapitre VI.

La valeur du coefficient de variation à appliquer aux taux et redevances forfaitaires sera indiquée, en tant que de besoin, par voie d'avis.

#### J. - Frais généraux.

Tous les prix de base indiqués dans le C.C.E. ainsi que les redevances fixées par le traité comprennent les frais généraux.

Les frais généraux ne doivent être appliqués que dans l'établissement des devis de travaux effectués pour le compte de l'embranché, soit pour les travaux intéressant la deuxième partie, soit pour les travaux intéressant la première partie lorsqu'ils font l'objet d'un remboursement en capital par l'embranché.

Les taux forfaitaires de facturation des frais généraux aux embranchés sont fixés par voie d'instructions : Pour ce qui concerne les embranchements autres que ceux des Administrations de l'Etat, voir la Circulaire  $\mathfrak{n}^\circ$  1 pour l'application de l'Instruction Générale, Série Finances et Comptabilité  $\mathfrak{N}^\circ$  2.

Le Directeur Général, R. LE BESNERAIS.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

### CAHIER DES CONDITIONS D'ETABLISSEMENT, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION DES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

#### CONDITIONS GÉNÉRALES

Les embranchements particuliers reliés aux voies de la Société Nationale des Chemins de Fer Français sont régis par les prescriptions de l'article 38 du Cahier des Charges de cette Sociéte, annexé au Décret du 31 décembre 1937, concurremment avec celles des tarifs en vigueur a l'epoque du transport; l'article 38 précite est reproduit in-fine du présent document, L'embranchement est, en outre, soumis aux conditions particulières suivantes, en tant qu'elles ne sont pas contraires aux clauses stipulées dans le traité conclu entre son concessionnaire et la Société Nationale des Chemins de Fer Français (designee ci-après par les initiales S.N.C.F.), etant entendu que l'embranchement ne peut être utilisé que pour les transports nécessaires à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation de l'établissement embranché, et que l'embranche ne peut transmettre à un tiers tout ou partie des droits résultant du traité sans en avoir obtenu prealablement l'autorisation écrite de la S.N.C.F.

#### CONDITIONS PARTICULIÈRES

#### ARTICLE PREMIER

Dispositions techniques. — Tout embranchement particulier fait l'objet d'un projet technique dressé par la S.N.C.F. et communiqué par elle au Ministre des Travaux Publics.

L'embranchement se compose de deux parties, savoir :
— la première, située en deçà, côté chemin de fer, de la barrière de l'embranchement posée à la limite des clôtures déplacées du chemin de fer ou, à défaut de celle-ci, du point à partir duquel l'embranche a liberté de mouvement (arrêt mobile talon d'aiguille, etc...);
— la seconde, située au delà de cette barrière ou de ce point.

Un plan détaillé et coté des installations de l'embranchement est joint en annexe au traité. Les modifications apportées à la consistance ou aux conditions d'exploitation des installations font l'objet d'un avenant ou d'un nouveau traité si la S.N.C.F. le juge utile.

#### ARTICLE 2

Etablissement, modifications etentretien. — I — A) La S.N.C.F. se charge, pour le compte de l'embranché, de l'exécution de tous les travaux intéressant la première partie, savoir :

— des travaux d'établissement ou de modifications ultérieures consécutives ou non à l'application de l'art. 38 précité, et de tous autres ouvrages nécessités par les besoins de l'exploitation du chemin de fer;

— des travaux d'entretien et de renouvellement partiel ou total des matériaux au fur et à mesure qu'ils deviennent nécessaires, ce dont la S.N.C.F. est seule juge;

— des travaux d'éclairage des signaux et de graissage des appareils;

— des travaux d'enlèvement des neiges;

— des travaux nécessités par la suppression de l'embranchement, y compris la remise des lieux en leur état primitif.

B) Sur la deuxième partie, les travaux d'établissement, de modifications, d'aménagements complémentaires (tels que gabarits de chargement, appareils de sécurité ou de pesage, etc.), d'entretien (y compris le graissage), d'enlèvement des neiges et de suppression, sont executés par l'embranché, et par tels moyens qu'il juge convenables. Les installations de la deuxième partie doivent être établies de manière à permettre la libre circulation du matériel et du personnel de la S.N.C.F., la distance des obstacles fixes aux voies les plus voisines étant de terminée par la réglementation en vigueur à l'époque où les travaux sont exécutés.

Les travaux d'établissement, de modifications et d'aménagements complémentaires de cette deuxième partie ne peuvent être exécutés par l'embranché sans entente préalable avec la S.N.C.F.

Autorisations. — II — L'embranché doit, le cas échéant, faire son affaire personnelle des

Autorisations. — II — L'embranché doit, le cas échéant, faire son affaire personnelle des autorisations ou réclamations relatives à l'établissement et à l'exploitation, en dehors des dépendances du chemin de fer, de l'embranchement et de ses installations annexes (soi, traversées de voies publiques ou particulières ou de cours d'eau par des voies, canalisations, câbles, transbordeurs, etc...).

Pont à bascule et gabarit. — III. — Un pont à bascule et un gabarit de chargement du type en usage à la S.N.C.F. peuvent être installés surl'embranchement aux frais de l'embranché; ces installations sont faites lorsque la S.N.C.F. en a reconnu la nécessité, et le traité en fait mention.

Soudure éventuelle d'autres embranchements. — IV. — La S.N.C.F. se réserve la faculté d'accorder à d'autres entreprises des embranchements empruntant la partie de l'embranchement située dans les dépendances du chemin de fer. L'embranché sera tenu d'y consentir, à charge par les concessionnaires de ces nouveaux embranchements de participer aux dépenses et charges des installations utilisées en commun dans les conditions visées par l'article 10 ci-après.

Suppression. — V. — Si l'embranché veut supprimer son embranchement, il doit en aviser la S.N.C.F. au moins un mois à l'avance.

L'enlèvement des matériaux et les travaux de remise en état à l'emplacement des installations de la deuxième partie de l'embranchement situées dans les dépendances du chemin de fer sont exécutés par l'embranché dans le délai d'un mois à compter de la date fixée pour la suppression. Dans le cas où l'embranché n'aurait pas effectué les travaux lui incombant à l'expiration du délai imparti, la S.N.C.F. procèderait à l'exécution de ces travaux aux frais de l'embranché.

La suppression de l'embranchement, entraine la résiliation du testife.

La suppression de l'embranchement entraîne la résiliation du traité.

#### ARTICLE 3

Occupation de terrains. — I. — Si les installations de la deuxième partie de l'embranche ment comportent l'occupation de terrains compris dans les dépendances du chemin de ler, les limites des terrains occupés sont exactement dénmes sur le plan.

La S.N.C.F. se reserve le droit de faire cesser cette occupation a toute époque, si les besoins du chemin de fer l'exigent, ce dont le Ministre des Travaux Publics sera seul juge, et de reprendre la libre disposition des terrains dont il s'agit en prevenant l'embrancné six mois à l'avance, et cela sans aucune indemnité.

II. — Le matériel ou les autres installations de quelque nature que ce soit, n'appartenant pas à la S.N.C.F. qui sont situés sur des terrains faisant partie des dépendances du chemin de fer ne peuvent, même en cas de suppression de l'embranchement, être cédés à des tiers ou enlevés par le propriétaire qu'après paiement de toutes les sommes dues à la S.N.C.F. par application des conditions du présent Cahier modifiées ou completées par le traifé; ils constitueront un gage de la créance de la S.N.C.F., qui pourra en poursuivre la réalisation en cas de non-paiement.

Publicité. — III. — Si l'embranché desire faire de la publicité sur les terrains occupés dans les dépendances du chemin de fer, il doit s'entendre soit avec la S.N.C.F., soit, le cas echéant, avec l'entrepreneur de publicité que celle-ci jugerait à propos de se substituer.

#### ARTICLE 4

Dessertes régulières. — I. — A) La S.N.C.F. dessert l'embranchement aux jours et heures fixés par elle, l'embranché entendu.

Elle fixe dans le traité les conditions de desserte ainsi que les points ou emplacements de livraison et de restitution des wagons.

De part et d'autre de ces points, la conduite et la manœuvre des wagons incombent d'une part à la S.N.C.F., d'autre part, à l'embranché.

La disposition des aiguilles dans la position correspondant à l'itinéraire à suivre sur la deuxième partie par la manœuvre de la S.N.C.F. sur la voie qui lui est affectée, est assurée par les soins de l'embranché. Après l'arrêt de la manœuvre sur la dite voie, et au cours des autres manœuvres effectuées par les machines de la S.N.C.F. sur la deuxième partie, celles des aiguilles désignées ci-dessus qui sont empruntées par les dites manœuvres sont placées en position voulue par les agents de la S.N.C.F.

L'embranché doit prendre toutes les dispositions utiles pour recevoir en un seul ot les wagons qui doivent être livrés à chaque desserte. Les wagons à restituer doivent être groupés et atteles par l'embranché en un seul lot placé convenablement de façon à pouvoir être enlevés d'un seul coup de machine.

B) Lorsque les points de livraison ou de restitution des wagons sont fixés sur les voies de la S.N.C.F. à l'entrée de l'embranchement, les périodes pendant lesquelles les parties de ces voies sur lesquelles le chemin de fer livre et reprend les wagons sont mises à la disposition de l'embranche lors de la livraison ou lors de la restitution sont fixées par la gare d'accord avec l'embranche lors de la livraison ou lors de la restitution sont fixées par la gare d'accord avec l'embranche lors de la livraison ou lors de la restitution, sera l'heure origine de la période fixée pour chacune de ces opérations. L'embranché est, en outre, tenu de se conformér aux dispositions cl-après :

a) Emploi d'une machine ou d'un tracteur par l'embranché sur les voies de la S.N.C.F.

Chaque engin doit préalablement avoir été agrée par la S.N.C.

des signaux et notamment de ceux qui sont employes soit de jour, soit de nuit, dans les manœuvres de gare.

b) Emploi de rallonges amovibles pour plaques, de cabestans, treuils ou poupées de renvoi appartenant à l'embranché.

L'utilisation de ces engins, et, en particulier, la mise en place et le retrait des rallonges amovibles pour plaques tournantes ainsi que du câble tracteur, incombent exclusivement à l'embranché, qui doit remiser sur la deuxième partie les engins mobiles aussitôt que les manœuvres

branché, qui doit remiser sur la deuxième partie les engins mobiles aussitot que les manœuvres sont terminées.

Lorsque l'embranchement, est desservi par plaques tournantes, la S.N.C.F. n'est pas tenue de fournir du matériel vide tournant sur ces plaques ; lorsque les wagons vides ou chargés à livrer sur l'embranchement ne peuvent être virés sur les plaques tournantes en raison de l'insuffisance de leur diamètre, l'embranché est tenu d'effectuer le chargement ou le déchârgement sur les voies de débord dans les conditions imposées aux envois en provenance ou à destination de la gare de jonction, quelle que soit la nature des marchandises.

C) Lorsque les points de livraison et de restitution des wagons sont fixés sur la deuxième partie et que ces points se trouvent sur des parties de voies en déclivité, l'embranché est tenu de faire immédiatement enrayer ou caler par son personnel les wagons dès qu'ils sont livrés, ainsi que les wagons en attente de restitution ; il appartient à l'embranché d'approvisionner les barres d'enrayage et les cales nécessaires.

Dessertes supplémentaires. — II. — Lorsque, sur la demande de l'embranché, la S.N.C.F. con-

Dessertes supplémentaires. — II. — Lorsque, sur la demande de l'embranché, la S.N.C.F. consent à effectuer des dessertes supplémentaires, les frais occasionnés à la S.N.C.F. par ces dessertes sont perçus de l'embranché dans les conditions fixées par l'article 9, chapitre IV, ci-après. Sous cette réserve, les conditions d'exécution des dessertes supplémentaires sont les mêmes que dans le cas de dessertes régulières.

#### ARTICLE 5

Manœuvre des appareils. — En dehors du temps des manœuvres sur l'embranchement, les leviers des aiguilles et appareils de sécurité sont placés dans la position isolant l'embranchement des voles du chemin de fer et les barrières sont maintenues fermées.

Ces appareils sont cadenassés ou verrouillés dans cette position ; les clefs des cadenas demeurent exclusivement et constamment entre les mains du représentant local de la S.N.C.F., qui de la dite Société.

#### ARTICLE 6

Agrès. — Les agrès autres que ceux de la S.N.C.F. accompagnant les wagons livrés chargés ne peuvent être réemployés, sauf autorisation donnée par la gare de jonction, que pour des envois à destination de l'Administration propriétaire.

Les wagons sur lesquels l'embranché effectue des chargements en utilisant des agrès contrairement aux prescriptions ci-dessus, ou à celles des tarifs en vigueur à l'époque du transport, ne sont pas pris en charge par la S.N.C.F.; ils ne peuvent être enlevés qu'après rectification utile du chargement par l'embranché, qui supportera éventuellement les indemnités de retard correspondantes. correspondantes.

#### ARTICLE 7

Responsabilité. — L'embranché doit sous sa seule responsabilité :
— se conformer aux prescriptions légales ou réglementaires relatives au chemin de fer ;
— prendre les mesures de sécurité nécessaires pendant les manœuvres effectuées par la S.N.C.F. sur les installations de la deuxième partie, qui empruntent ou traversent des voies publiques ou particulières.

S.N.C.F. sur les installations de la deuxième partie, qui empruntent ou traversent des voies publiques ou particulières.

— prendre toutes mesures conservatoires et dispositions de protection nécessaires, compte tenu de la pénétration de machines en feu sur la deuxième partie;

— d'une manière générale, se conformer aux diverses dispositions relatives à la sécurité qui figurent au présent Cahier, modifié ou complété, le cas échéaut, par le traité.

Les terrains faisant partie des dépendances du chemin de fer ne peuvent à aucun moment, sauf autorisation explicite, servir de dépôt à des matières dangereuses (explosibles, inflammables, etc...). Les constructions à édifier sur ces terrains doivent être établies en matériaux incombustibles et leurs plans et dispositions doivent être approuvés par la S.N.C.F. avant tout commencement d'exécution des travaux.

Il n'est admis de dérogations, à quelque titre que ce soit, aux dispositions ci-dessus du présent article, qu'aux risques et périls exclusifs de l'embranché, qui garantit la S.N.C.F. ou ses agents contre toute action qui pourrait être inientée contre eux de ce chef.

Par contre, sous réserve de l'observation, par l'embranché, des dites dispositions, chacune des parties contractantes supportera, sans recours contre l'autre, les conséquences des accidents survenus à son personnel au cours des opérations effectuées pour le service de l'embranchement et la garantira, le cas échéant, contre les actions qui pourraient être exercées de ce chef contre elle ou ses agents, notamment en application de l'article 7 de la loi du 9 avril 1898.

Il en sera de même pour les dommages et les incendies subis par les installations, le matériel ou autres objets mobiliers, exception faite des avaries survenant, sur l'embranchement, au matériel roulant, dont l'embranché répondra conformément au Cahier des Charges.

Les accidents et les dommages causés aux tiers seront à la charge de l'embranché s'ils surviennent sur la deuxième partie.

ARTICLE 8

Taxation des transports. — I. — Le traité indique, si besoin est, les précisions nécessaires pour le calcul des taxes de transport sur la ligne principale.

Droit d'embranchement et indemnités pour retard dans la restitution du matériel. — II. — Le droit d'embranchement nerçu pour la fourniture et l'envoi du matériel sur l'embranchement, ainsi que les indemnités pour retard dans la restitution des wagons et des agrès envoyés sur l'embranchement, sont décomptés conformément aux dispositions des tarifs en vigueur à l'époque du transport et sont perçus mensuellement, à terme échu, par la S.N.C.F.

Pesage. — III — Lorsque l'embranchement est pourvu d'un pont à bascule dûment contrôlé et offrant une force et une portée suffisantes, les opérations de pesage demandées peuvent être effectuées sur cet appareil, si la S.N.C.F. consent à détacher un agent pour y assister ; il n'est perçu dans ce cas par la S.N.C.F. que la rémunération du temps passé par cet agent, calculée dans les conditions fixées par les chapitres IV et V de l'article 9 ci-après.

#### ARTICLE 9

Occupation de terrains. Etablissement. Entretien. Modification, Suppression. — I. — La redevance annuelle d'occupation de terrains par la deuxième partie est fixée par le traité.

II. — A) Première partie. — Les travaux d'établissement et d'entretien des installations de la première partie, y compris l'éclairage des signaux et le graissage des appareils, sont exécutés par la S.N.C.F. moyennant une redevance forfaitaire annuelle (1); les travaux de modifications ultérieures donnent également lieu au paiement, par l'embranché, d'une redevance de même nature (1); le montant de ces redevances est fixé par le traité (2).

Au cas où l'embranchement serait supprimé, sur la demande du propriétaire, moins de cinq ans après son établissement ou sa modification, l'embranché s'engage, pour indemniser la S.N.C.F., à lui verser à cette évocue le montant total des annutés de la redevance forfaitaire prévue restant à courir iusqu'à l'expiration de la dite période de cinq ans.

Les frais d'enlèvement des neiges sont percus dans les conditions fixées par les chapitres IV et V du présent article.

Le règlement des dépenses concernant les travaux de suppression est effectué comme il est dit au paragraphe B ci-après.

B) Deuxième partie. — Les travaux de la deuxième partie sont exécutés aux frais de l'embranché et par ses soins. Dans le cas où la S.N.C.F. consentirait à exécuter des travaux sur la deuxième partie. le règlement des dépenses serait effectué dans les conditions suivantes :

Antérieurement à tout commencement d'exécution des travaux d'établissement de l'embranchement particulier, de modifications et de suppression, l'embranché verse à la S.N.C.F. une prioxision égale au montant du détail estimatif des dépenses, d'ressé par les soins de la S.N.C.F. et soumis au préalable à l'accentation de l'intéressé, Aussitôt après l'achèvement des travaux un règlement définitif comprenant la majoration d'usage pour frais généraux fixe soit la somme à reverser à l'embranché, si la provision n'est pas atteinte, soit la somme à verser p

<sup>(1)</sup> Toutefois, si l'embranché désire rester propriétaire des installations de la première partie, le règlement des dépenses d'établissement, d'entretien, de modifications ou de suppression est effectué comme il est prévu au paragraphe B ci-après.

(2) Le matériel fourni par la S.N.C.F. fait l'objet d'un inventaire dressé par l'embranché et un représentant de la S.N.C.F., aussitôt après l'exécution des travaux.

Les dépenses occasionnées par l'entretien et le renouvellement partiel ou total des matériaux, augmentées de la majoration prévue ci-dessus, sont payables sur le vu des états dressés par la S.N.C.F.

Cardiennage d'aiguilles et barrières. — III. — L'indemnité à payer pour les traitements des gardiens d'aiguilles et barrières de l'embranchement au cours des dessertes régulières est calculée sur la durée fixée par le traité et suivant le taux fixè par le Chapitre V du présent article.

Machines et Personnel. — IV. — Lorsque, sur la demande de l'embranché, la S.N.C.F. consent à fournir des machines et du personnel pour exécuter des opérations auxquelles elle n'est pas tenue, les frais qui en résultent sont rembourses par lui, sur le vu des états dressés par la S.N.C.F. Les états sont établis d'après le temps passé par les machines et les agents à l'exécution des opérations demandées, temps englobant pour le personnel la durée totale d'absence de son chantier normal de travail et, pour la machine. M période comprise entre le départ de son point de stationnement et le retour à ce même emplacement. Le décompte est fait conformément aux indications du chapitre V du présent article.

Taux de base du calcul des prestations. — V. — Le remboursement des prestations effected.

Taux de base du calcul des prestations. — V. — Le remboursement des prestations effectuées par la S.N.C.F. pour le compte de l'embranché en vertu des chapitres III et IV est calculé sur les bases ci-après qui sont forfaitaires et comprennent les frais généraux :

Machine de manœuvres | avec 2 agents Traction | 150 Frs par heure avec 1 agent Traction | 155 Frs par heure | 155 Frs par

tarifs.

Cette modification pourra également intervenir en cas d'aménagement de certains tarifs applicables aux transports commerciaux ayant entraîné une variation appréciable du taux moyen des prix de transport de marchandises, analogue à celle qu'aurait provoquée une modification générale des prix des tarifs marchandises.

En cas de cessation d'exploitation ou de suppression de l'embranchement au cours d'une période annale, les redevances forfaitaires payables d'avance restent acquises en totalité à la S.N.C.F.; toutefois si la suppression est décidée par le Ministre des Travaux Publics, la S.N.C.F. rembourse à l'embranché le prorata de ces redevances restant à courir après la date de la suppression effective de l'embranchement.

Timbre et Enregistrement — VII — Les frais de timbre et d'enregistrement du traité et de

Timbre et Enregistrement. — VII. — Les frais de timbre et d'enregistrement du traité et de ses annexes ainsi que, s'il v a lieu, l'obligation de le présenter à l'enregistrement au commencement de chaque nouvelle période, sont à la charge de l'embranché.

NOTA. — Les diverses dépenses faisant l'objet du présent article sont payables :

— d'avance lorsqu'il s'agit de redevances forfaitaires annuelles ;

— mensuellement, à terme échu, dans tous les autres cas, sauf lorsqu'il s'agit de travaux d'établissement, de modifications et de suppression prévus par le chapitre II, paragraphe B, cidessus, travaux qui seront payables dans les conditions fixées par le dit paragraphe.

#### ARTICLE 10

• Utilisation en commun par plusieurs embranchés. — Dans le cas où plusieurs établissements différents sont desservis par un embranchement ayant une ou des origines communes, la S.N.C.F. se réserve d'indiquer dans le ou les accords qu'elle passe avec les embranchés les conditions de responsabilité et de répartition des dépenses pour ce qui concerne les installations utilisées en

#### ARTICLE 11

Juridiction. — Toutes les confestations entre les parties sur l'exécution des conditions parti-culières du présent Cahier, modifiées ou complétées par l'accord intervenu entre l'embranché et la S.N.C.F., seront portées devant les tribunaux du département de la Seine.

Durée. — Les conditions particulières du traité conclu entre l'embranché et la S.N.C.F., sous réserve du droit de résiliation prévu aux articles 2 chapitre V, et 3 du présent Cahier, et du droit de révision prévu à l'article 9, chapitre VI, du même Cahier sont faites pour une année; si l'une ou l'autre des parties ne les a pas dénoncées, nar lettre recommandée, trois mois avant l'expiration de la première année, elles continuent à recevoir leur exécution d'année en année, faute par les parties de les avoir dénoncées, dans les mêmes formes, trois mois avant l'expiration de la période annale en cours.

#### ARTICLE 13

Transports autres que les transports à petite vitesse. — La S.N.C.F. pourra autoriser l'utilisation de l'embranchement pour des transports autres que les transports à petite vitesse, étant entendu que les conditions de cette utilisation feront l'objet d'un accord spécial.

Enregistré à Paris 1er S.S.P. le 19 février 1940 nº 238.

Paris, le 15 février 1940. Le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Français,

R. LE BESNERAIS

## Modèle de traité d'embranchement particulier

| Ligne de | SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAI   |
|----------|--|
| Km       | Région de  |
|          | particulier du silo  TRAITÉ D'EMBRANCHEMENT PARTICULIER  à bié de la Société   |
|          |  |
|          | Entre:   |
|          | La SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS dont le siège est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, représentée par M, Directeur de la Région de, agissant par délégation de M. R. LE BESNERAIS, Directeur Général de la dite Société, |
|          | d'une part,  |
|          | et la SOCIÉTÉ  |
|          | dont le siège est à  |
|          | Il a été convenu et arrêté ce qui suit :   |
|          | voulant mettre les silo et magasin à blé qu'elle possède sur le territoire de la commune de  |
|          | Article 4 du C. C. E.  |
|          | La S.N.C.F. n'est tenue de desservir l'embranchement qu'une seule fois par jour, à l'heure fixée par elle.   |
|          | Les wagons seront livrés sur la section de voie AB et repris sur la section de voie CD de la deuxième partie, telles qu'elles figurent sur le plan annexé au présent traité.   |
|          | Pour chaque desserte régulière, il sera décompté de ce fait, un temps supplémentaire repris au tableau ci-après (1).   |

<sup>(1)</sup> Dans le cas général où les wagons sont remis et repris à l'origine de la 2º partie, on indiquera que les dessertes régulières ne donnent pas lieu à redevances.

#### Article 8 du C. C. E.

§ I. L'embranchement, situé entre les gares A et B, à x km. de la gare A et à y km. de la gare B, ne peut-être desservi que par les trains circulant de A vers B.

#### Article 9 du C. C. E.

| § 1      | Superficie des terrains occupés : cinquante mètres carrés — Redevance annuelle d'occupation.        | 50 Frs.       |
|----------|---|---------------|
| § II - A | Redevance annuelle concernant la première partie.   | 1500 Frs. (1) |
| § III    | Durée forfaitaire annuelle des opérations de gardiennage.   | 120 heures    |
| § IV     | Durée supplémentaire forfaitaire pour chaque manœuvre régulière de desserte (machine et personnel). | 15 minutes    |

#### Article 13 du C. C. E.

Le texte de cet article est complété comme suit :

« Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

« La SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE EER FRANÇAIS à son Siège « Social, 88, rue Saint-Lazare,

Le Représentant de la Société Nationale Le Représentant de la Société.......

des Chemins de Fer Français,

<sup>(1)</sup> Redevance forfaitaire de base frappée du coefficient de variation prévu au Chapitre VI de l'article 9 du C.C.E.

SOCIÊTE NATIONALE des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Marifie la la Presidica

NOTE GÉNÉRALE

SÉRIE VB. - Affaires Générales N° 21-A<sup>20</sup> (1)
SÉRIE VB. - Affaires Générales N° 15-A<sup>13</sup> (1)

Paris, le 20 avril 1940.

COL.

Nm. 10

### TRAITÉS D'EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS

Article 1 or.

Les règles appliquées actuellement par les Régions pour l'établissement des traités d'embranchements particuliers entraînant des différences de régime assez sensibles, il a été établi un « régime unifié S.N.C.F. » qui, dès sa promulgation, sera applicable aux embranchements nouveaux; le régime unifié sera progressivement étendu aux embranchements existants dans des conditions qui seront précisées ultérieurement.

#### Article 2.

Le régime unifié fait l'objet d'un « Cahier des Conditions Générales d'établissement, d'entretien et d'exploitation des embranchements particuliers » (désigné dans ce qui suit par les initiales C.C.E.) qui rassemble les conditions communes à tous les embranchements (établissement, modification et entretien de l'installation, desserte, responsabilité, règlement des dépenses, durée, etc...); il existe deux types de C.C.E.:

- le C.C.E. ordinaire intéressant les embranchements particuliers autres que ceux desservant des établissements des Administrations de l'Etat;
- le C.C.E. spécial aux embranchements particuliers desservant des établissements des Administrations de l'Etat.

Le C.C.E., enregistré une fois pour toutes, sera annexé à chaque « traité » proprement dit qui se réduira ainsi :

- d'une part à l'énumération des caractéristiques de l'installation et, le cas échéant, des conditions spéciales d'établissement, d'entretien et d'exploitation de l'embranchement:
- d'autre part à la détermination des redevances correspondant aux prestations de toute nature à prévoir pour le service de l'embranchement.

<sup>(</sup>i) La présente Note Générale doit être diffusée jusqu'aux Inspecteurs et Sous-Inspecteurs en ce qui con-cerne le Service EX et jusqu'aux chefs de district en ce qui concerne le Service VB.

#### Article 3.

Des Circulaires pour l'application de la présente Note Générale porteront à la connaissance du personnel intéressé les textes des « C.C.E. » et les principes à observer par les Services d'étude pour l'établissement des traités.

En outre, des textes types seront établis pour certains régimes accessoires, tels que le sous-embranchement, l'utilisation d'un embranchement par des tiers, etc...

#### Article 4.

Les pouvoirs des Directeurs de Région résultent de l'application de l'Ordre Général n° 17, étant entendu qu'il n'y a pas lieu de faire entrer en ligne de compte les redevances, forfaitaires ou non, basées sur les prix unitaires fixés par le C.C.E. et qui sont à considérer comme étant déjà approuvées.

En résumé, les Directeurs de Région peuvent signer tous les contrats sauf :

- a) ceux qui, d'après le montant des redevances (abstraction faite de toutes les redevances correspondant à des prix unitaires déjà approuvés), dépassent les pouvoirs des Directeurs de Région;
- b) ceux qui comportent l'insertion de clauses ou l'application de taux unitaires différents de ceux du C.C.E. Il y a lieu en ce cas de demander l'avis du Service Central du Mouvement.

#### Article 5.

La substitution du C.C.E. aux traités en cours devant dans la plupart des cas exiger un assez long délai, il sera procédé dès que possible à une révision systématique des redevances prévues à ces traités pour prestations de machines de manœuvres et de maind'œuvre, en vue de l'alignement progressif avec les taux de facturation indiquées au C.C.E.

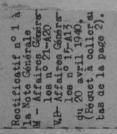
Cette révision fait l'objet d'instructions spéciales.

#### Article 6.

### MESURES D'ORDRE COMPTABLE.

A. - IMPUTATION DES DÉPENSES.

Les dépenses relatives aux embranchements particuliers, tant anciens que nouveaux, et les redevances ou remboursements de dépenses prévus au C.C.E. seront imputés d'après les règles suivantes :



# SOCIÉTÉ NATIONALE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Mc

RECTIFICATIF Nº 1

à la NOTE GÉNÉRALE

Série W. - Affaires Generales n° 21-A<sup>20</sup> Série V.B. - Affaires Générales n° 15-A<sup>13</sup>

du 20 Avril 1940

"Traités d'embranchements particuliers"

Paris, le 7 Septembre 1942



Les béquets ci-dessous sont à coller :

- le premier, sur le titre et le texte de l'article 6, au bas de la page 2;
- le deuxième, après le tableau de la page 4.

En outre, les agents inscriront, en marge de la Note Générale précitée, la mention : "Modifiée par le Rectificatif Nº 1 au 7 Septembre 1942".

Le Directeur Général. R. LE BESNERAIS.

### a) Première partie de l'embranchement (1)

| DÉPENSES   | RECEITES  | MODE D'IMPUTATION   |
|--|---|---|
| Travaux d'établissement et de modification des installations (y compris la valeur du matériel utilisé)  Travaux d'entretien et de renouvellement des installations | ······································  | Compte d'exploitation ou, exceptionnellement, compte d'établissement lorsque le montant net des dépenses dépasse 400.000 fr.  Compte d'exploitation, aux chapitre et article convenables. |
|  | Redevances forfaitaires au titre des travaux d'établissement et de modification, éclairage, graissage             | — en atténuation des dépenses<br>du Chapitre IV du compte<br>d'exploitation article 6.  |
| Travaux de suppression   | Remboursement des frais d'enlèvement des neiges  Remboursement des dépenses concernant les travaux de suppression | <ul> <li>en atténuation des dépenses correspondantes du compte d'exploitation.</li> <li>Compte de tiers (2).</li> </ul>   |

#### b) Deuxième partie de l'embranchement

| DÉPENSES   | RECEITES  | MODE D'IMPUTATION  |
|--|---|--|
| Travaux d'établissement et de modifi-<br>cation, entretien et renouvellement des<br>appareils, enlèvement des neiges, sup-<br>pression | Remboursement des dépenses ci-contre :  Redevance annuelle d'occupation de terrains | — Compte de tiers (3).  — Recettes d'exploitation, Chapitre II, article 2. |

<sup>(</sup>t) Sauf lorsque l'embranché acquiert la propriété des installations.

<sup>(2)</sup> La facturation de ces dépenses et leur récupération sont effectuées suivant les règles ordinaires établies par les Instructions comptables unifiées, toutes majorations pour frais généraux comprises.

(3) Il en est de même pour les installations de la première partie lorsque l'embranché en est ou en devient propriétaire.

#### c) Dessertes régulières et dessertes supplémentaires

| DÉPENSES | RECETTES   | MODE D'IMPUTATION   |
|----------|--|---|
|          | Remboursement des frais de gardiennage<br>d'aiguilles et barrières, de prestations<br>de machines de manœuvres et de person-<br>nel. | — en atténuation des dépenses<br>correspondantes du compte<br>d'exploitation. |

Bectificatif no 1 à la Note Genérale
M - Affaires GénéraIes no 21-A20
V.P-Affaires GénéraIes no 15-A13
du 20 avril 1940.
(Réduct à coller agres
le tablesu (page 4).

#### B. - RECOUVREMENT DES DÉPENSES.

Chacun des Services de 1' Exploitation et de la Voie et des Bâtiments effectue le recouvrement des sommes qui lui sont dues, sauf en ce qui concerne les redevances forfaitaires prévues par le C.C.E. dont le recouvrement est assuré par le Service de l'Exploitation.

Le Directeur Général.
R.LE BESNERAIS.

DENº H5H8 11 Chastagno

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANCAIS

## NOTE GÉNÉRALE

SERIE M — Affaires Générales Nº 12-A11

SÉRIE MT — Affaires Générales Nº

SERIE VB — Affaires Générales Nº

Me

BUREAU de la LIQUIDATION

antes across

Paris, le 16 août 1939.

COL.

Nm 15

MESURES DE SÉCURITÉ A PRENDRE POUR LA PROTECTION DES AGENTS :

PENDANT LEUR CIRCULATION, LEUR TRAVAIL OU LEUR STATIONNEMENT SUR LES VOIES.

- PENDANT LEUR INTERVENTION SUR DU MATÉRIEL ROULANT.

Les prescriptions contenues dans la présente Note Générale seront lorsqu'elles n'existent pas déjà sous une forme équivalente — incorporées par les Régions, dans leurs instructions s'adressant au personnel d'exécution : les modifications ainsi effectuées devront l'être sous une forme reproduisant, à moins d'impossibilité absolue, les textes ci-après eux-mêmes.

Ultérieurement, après unification de l'ensemble des prescriptions relatives à la sécurité du travail, sera publiée une Instruction Générale reprenant

la totalité des dites prescriptions.

SOMMAIRE

CHAPITRE I

### SÉCURITÉ DU PERSONNEL CIRCULANT A PIED

Articles 1. - Prescriptions générales.

2. - Distance du rail le plus voisin.

3. - Circulation sur les voies.

Circulation en pleine voie et dans les gares, dépôts, ateliers, magasins et établissements divers.

CHAPITRE II

## SÉCURITÉ DU PERSONNEL CIRCULANT A BICYCLETTE ET A VÉLOMOTEUR

a) Circulation à bicyclette.

Articles 5. — Prescriptions générales.

6. - Sens de circulation sur les pistes cyclables.

7. — Sens de circulation sur les itinéraires, dans les gares, triages, dépôts, magasins, établissements.

- 8. Mesures à prendre à l'approche d'un train.
- 9. Circulation la nuit.
  - b) Circulation à vélomoteur.
- 10. Circulation à vélomoteur.
  - c) Circulation à motocyclette.
- 11. Circulation à motocyclette.

#### CHAPITRE III

#### PROTECTION DES AGENTS TRAVAILLANT SUR LES VOIES

- a) Organisation et surveillance des chantiers.
- Articles 12. Prescriptions générales.
  - b) Règles applicables aux équipes.
  - 13. Surveillance des équipes.
  - 14. Rôle du chef de l'équipe ou du protecteur.
  - 15. Sentinelles.
  - 16. Dégagement des voies à l'approche des trains (rames, machines, véhicules).
  - 17. Cas dans lesquels une équipe doit être munie d'un protecteur.
  - 18. Consignes.
  - 19. Travaux sur les voies de service.
  - 20. Travaux dans les souterrains.
  - 21. Manutention de pièces lourdes.
  - 22. Dispositions particulières aux trains de service (trains de matériaux, trains de relevage, etc.).
  - 23. Cessation inopinée de la protection d'une équipe.
  - 24. Cas de visibilité insuffisante : brouillard intense, etc.
    - c) Règles applicables à l'agent travaillant seul.
  - 25. Prescriptions générales.
  - 26. Prescriptions particulières aux travaux sur les voies de service.
  - 27. Mesures à prendre par tout agent appelé inopinément à travailler seul.

#### CHAPITRE IV

#### PROTECTION DES AGENTS PENDANT LEUR INTERVENTION SUR DU MATÉRIEL ROULANT

- Articles 28. Agents du Service de l'Exploitation.
  - 29. Protection des agents des Services M. T. Principes généraux.
  - 30. Protection des agents M. T. sur les voies spécialement affectées.
  - 31. Protection des agents M. T. sur les voies principales ou de service d'une gare.

#### CHAPITRE V

#### PRESCRIPTIONS DIVERSES

- Articles 32. Recommandations générales.
  - 33. Dispositions particulières à prévoir sur les lignes électrifiées.
  - 34. Mesures spéciales à observer sur les voies de dépôt, d'atelier, de magasin, etc.

#### CHAPITRE I

#### SÉCURITÉ DU PERSONNEL CIRCULANT A PIED

#### Article 1. - Prescriptions générales.

Il est interdit à tout agent ou ouvrier de circuler sur les voies lorsqu'il n'est pas en service.

Pour se rendre à leur travail, ou pour retourner chez eux, les agents (1) et ouvriers (1) doivent suivre les chemins publics chaque fois qu'ils peuvent le faire ; ils ne doivent circuler dans l'enceinte du chemin de fer qu'en cas de nécessité absolue de service.

Cette dernière règle ne s'applique pas aux agents des équipes de la voie qui peuvent, au contraire, profiter de leurs allées et venues pour parcourir la ligne, afin de s'assurer que tout est en ordre, mais en prenant les précautions prescrites pour la circulation à pied ou à bicyclette le long des voies.

#### Article 2. — Distance du rail le plus voisin.

Les agents ou ouvriers appelés à circuler à pied sur le chemin de fer doivent toujours, sauf impossibilité ou nécessité de service, se tenir en dehors des voies à une distance d'au moins 1<sup>m</sup>50 du rail le plus voisin.

#### Article 3. - Circulation sur les voies.

Lorsqu'un agent est obligé de circuler sur une voie :

- 1º Il doit, avant de s'engager sur cette voie, regarder attentivement dans les deux directions, sans oublier qu'en double voie un train (rame, machine ou véhicule), qui vient de passer peut cacher un autre train venant en sens contraire;
- 2º Il doit, sur une ligne à double voie ou à voies multiples, marcher dans le sens opposé au sens normal de circulation des trains;
- 3º Il doit, sur une ligne à voie unique, redoubler d'attention pour ne pas se laisser surprendre par les trains qui circulent dans l'un ou l'autre sens.

Dans le cas de circulation sur une ligne à double voie ou à voies multiples, l'agent ne doit pas perdre de vue qu'à un moment quelconque la circulation des trains peut exception-nellement se faire à contrevoie et qu'inversement, après une période de circulation à voie unique, la circulation normale des trains peut être rétablie inopinément.

En conséquence, il doit toujours se préoccuper des trains qui peuvent venir sur lui de l'une ou l'autre direction, et prendre la précaution de tourner immédiatement la tête toutes les fois qu'il entend derrière lui le sifflet d'une machine, le klaxon d'un autorail, le bruit d'un train en marche, etc. Il doit observer attentivement les signaux susceptibles de le renseigner sur la circulation (en particulier signaux portés par les trains).

Lorsqu'un agent circule dans un tunnel ou sur un ouvrage d'art, il doit redoubler d'attention et régler sa marche de façon qu'il atteigne soit l'autre côté de l'ouvrage, soit une niche ou un refuge avant qu'un train ne survienne.

Un agent surpris par l'arrivée d'un train ne doit pas hésiter à se jeter à plat-ventre le long du piedroit du souterrain, du parapet du pont, etc., en ayant soin de ramener ses vêtements près du corps.

<sup>(1)</sup> Le mot « agent » s'applique à toute personne qui, à titre temporaire ou permanent se trouve directement au service de la S. N. C. F. Le mot « ouvrier » est réservé à toute personne appartenant à une entreprise liée à la S. N. C. F. par un contrat.

Les perturbations atmosphériques susceptibles de diminuer la visibilité, telles que neige, brouillard, doivent inciter l'agent à la plus grande prudence.

## Article 4. — Circulation en pleine voie et dans les gares, dépôts, ateliers, magasins et établissements divers.

La circulation des agents doit, toutes les fois qu'une circonstance ne s'y oppose pas, être facilitée par l'aménagement de pistes ou d'itinéraires ;

- 1º Pistas. Lorsqu'il s'agit de circuler le long des voies principales, que ce soit en pleine voie ou dans les gares;
- 2º Itinéraires. Lorsqu'il s'agit de circuler en dehors des voies principales, dans les gares, triages, dépôts, magasins et établissements divers.

Les itinéraires sont définis par des consignes locales (comportant des schémas) établies en commun par les chefs d'Arrondissement des Services intéressés : ces consignes sont affichées en des lieux convenablement choisis ; les itinéraires sont matérialisés et repérés sur le terrain.

Il est interdit de circuler sans nécessité hors des pistes existantes.

#### CHAPITRE II

#### SÉCURITÉ DU PERSONNEL CIRCULANT A BICYCLETTE ET A VÉLOMOTEUR

### A) CIRCULATION A BICYCLETTE

#### Article 5. - Prescriptions générales.

La circulation à bicyclette n'est autorisée:

- le long des voies principales que sur les pistes spéciales dites « pistes cyclables » dont l'existence est portée à la connaissance des intéressés par des consignes locales,
- en dehors des voies principales dans les gares, triages, dépôts, magasins et établissements divers que dans les cours sur les chemins d'accès et sur les « itinéraires » matérialisés et repérés sur le terrain et définis par des consignes locales (comportant des schémas) établies en commun par les chefs d'Arrondissement des Services intéressés et affichées en des lieux convenablement choisis. Ces consignes doivent autant que possible être fusionnées en un seul document avec celles prévues à l'article 4.
- Dans tous les cas, la circulation à bicyclette est interdite à la traversée des voies et appareils, au droit des ouvrages d'art (passages supérieurs ou inférieurs), dans les souterrains, sur les quais à voyageurs et à la traversée des passages à niveau.

#### Il est interdit:

- de circuler à bicyclette par temps de visibilité réduite (brouillard, neige),
- de circuler à deux personnes sur la même bicyclette,
- de transporter des objets lourds et encombrants, susceptibles d'engager le gabarit ou de ne pas laisser à l'agent la libre disposition des deux mains.

#### Article 6. — Sens de circulation sur les pistes cyclables.

La circulation à bicyclette sur les pistes cyclables peut se faire dans les deux sens seulement lorsque la position de la piste par rapport à la voie est telle que :

 $1^{\rm o}$  — La bicyclette se trouve toujours à une distance supérieure ou au moins égale à  $1^{\rm m}$  50 du rail voisin.

 $2^{o}$  — Le niveau de la piste se trouve à  $0^{m}$  25 au moins en contre-bas de la surface du ballast.

Si l'une des deux conditions ci-dessus n'est pas remplie, la circulation à bicyclette sur les pistes cyclables n'est autorisée qu'en sens inverse de la marche des trains sur la voie voisine; elle est par conséquent interdite notamment le long des voies susceptibles d'être parcourues dans les deux sens; cette circonstance est précisée dans les consignes prévues à l'article 5.

## Article 7. — Sens de circulation sur les itinéraires, dans les gares, triages, dépôts, magasins, établissements.

Sur les itinéraires, dans les gares, triages, dépôts, magasins, établissements, la circulation à bicyclette est, en principe, autorisée dans les deux sens. Les itinéraires sur lesquels la circulation ne peut se faire que dans un seul sens doivent être précisés sur les schémas affichés et des pancartes indiquant cette parțicularité doivent être placées aux extrémités de ces itinéraires.

#### Article 8. — Mesures à prendre à l'approche d'un train.

Tout agent circulant à bicyclette doit mettre pied à terre lorsqu'un train approche sur la voie contiguë à la piste sur laquelle il circule.

#### Article 9. - Circulation la nuit.

La circulation à bicyclette pendant la nuit doit être exceptionnelle. Dans ce cas,la bicyclette doit être éclairée, mais le feu rouge arrière doit être masqué afin d'éviter toute gêne aux trains.

#### B) CIRCULATION A VÉLOMOTEUR

#### Article 10. - Circulation à vélomoteur.

Les agents peuvent être autorisés à utiliser un vélomoteur (1) dans les mêmes conditions que la bicyclette.

Toutefois, le long des voies principales, la circulation n'est autorisée que dans le sens inverse de celui de la marche des trains sur la voie voisine.

Le long des voies uniques, les chefs d'Arrondissement de la Voie peuvent accorder des dérogations eu égard aux caractéristiques du trafic de la ligne et moyennant des précautions particulières à insérer dans la consigne prévue à l'article 5.

#### C) CIRCULATION A MOTOCYCLETTE

#### Article 11. - Circulation à motocyclette.

La circulation à motocyclette est interdite dans l'enceinte du chemin de fer, en dehors des cours et des chaussées.

<sup>(1)</sup> Il s'agit ici uniquement de l'engin répondant aux conditions de constructions imposées par les textes réglementaires et notamment par le code de la route pour l'engin dénommé « bicyclette à moteur auxiliaire ».

#### CHAPITRE III

#### PROTECTION DES AGENTS TRAVAILLANT SUR LES VOIES

#### A) ORGANISATION ET SURVEILLANCE DES CHANTIERS

#### Article 12. - Prescriptions générales.

Les agents de tous grades chargés de l'organisation, de la conduite et de la surveillance des chantiers, doivent, sous leur responsabilité personnelle, prescrire, avant l'ouverture d'un chantier, toutes les mesures de sécurité nécessaires et s'assurer fréquemment ensuite qu'elles sont bien observées.

#### B) RÈGLES APPLICABLES AUX ÉQUIPES

#### Article 13. - Surveillance des équipes.

Toutes les fois qu'une équipe (1) est appelée à faire un travail susceptible d'engager les voies parcourues par des trains (rames, machines ou véhicules) et exécuté en régie ou à l'entreprise, cette équipe doit être placée sous la surveillance d'un agent.

A défaut d'ordre contraire, le chef de l'équipe est chargé de cette surveillance ; il peut déléguer à cette fonction un agent qualifié.

Dans les cas énumérés à l'article 17 où la sécurité commande de faire exercer la surveillance par un agent chargé de cette seule mission et dispensé par conséquent de tout travail personnel, cet agent prend le nom de « protecteur ».

#### Article 14. - Rôle du chef de l'équipe ou du protecteur.

Le chef de l'équipe — ou le protecteur — doit, sous sa responsabilité, veiller à la sécurité des hommes, commander le garde-à-vous à l'approche des trains (rames, machines ou véhicules) des deux directions et ne donner l'ordre de reprise du travail qu'après avoir l'assurance que les hommes peuvent le faire sans danger.

#### Article 15. - Sentinelles.

Si pour quelque cause que ce soit, en particulier en raison de l'intensité du brouillard et compte tenu de la disposition des lieux et de la vitesse des trains, le temps qui s'écoule entre le moment où l'on peut apercevoir le train et le moment où le train arrive sur le chantier n'est pas suffisant pour permettre le garage des hommes et le dégagement des voies, le chef de l'équipe — ou le protecteur — doit se faire aider par une ou plusieurs sentinelles.

Ces sentinelles, prises parmi les hommes de l'équipe sont échelonnées et réparties de telle sorte que :

- d'une part, deux sentinelles consécutives,
- d'autre part, la sentinelle la plus proche du chantier et le chef de l'équipe (ou le protecteur).

s'aperçoivent mutuellement à tout moment.

Les sentinelles sont dispensées de toute occupation pendant tout le temps de leur faction; elles doivent appliquer strictement les consignes qui leur ont été données par le chef de l'équipe (ou le protecteur).

#### Article 16. — Dégagement des voies à l'approche des trains (rames, machines, véhicules).

A l'approche des trains, et quelle que soit la voie sur laquelle ils se trouvent, les hommes

<sup>(1)</sup> Une équipe est constituée par un groupe de 2 hommes au minimum.

doivent débarrasser immédiatement la voie en se portant par le plus court chemin sur l'accotement le plus voisin et en se plaçant à 1<sup>m</sup> 50 au moins du rail extérieur.

Dans le cas de plus de deux voies, les hommes doivent se garer conformément aux prescriptions des consignes locales prévues à l'article 18.

Toutefois, les hommes travaillant sur un chantier couvert dans les conditions prévues aux règlements de sécurité ne sont pas tenus d'évacuer la voie à l'approche d'un train sur la voie voisine : ils doivent cesser de travailler et se tenir à 1<sup>m</sup> 50 au moins du rail de cette dernière voie.

#### Article 17. — Cas dans lesquels une équipe doit être munie d'un protecteur.

Une équipe doit être munie d'un protecteur dans les cas suivants :

- 1º Lorsque le visibilité est insuffisante, soit par suite de circonstances locales (tracé ou profil de la ligne, etc.) soit par suite de circonstances atmosphériques (brouillard, intempéries, etc.). Il appartient au chef de l'équipe de déterminer les cas d'insuffisance de visibilité en tenant compte de la vitesse des trains et du temps nécessaire aux hommes pour débarrasser la voie et pour se garer réglementairement ;
- 2º Lorsque les travaux ont lieu sur des voies susceptibles d'être parcourues par des véhicules sans pilotes à l'avant (voies figurées en rouge sur les schémas des consignes locales prévues au § 3º de l'article 18);
  - 3º Lorsque les travaux sont effectués la nuit sur des voies non fermées à la circulation.

#### Article 18. - Consignes.

Il doit être établi des consignes locales précisant, autant que possible en un seul document :

- 1º Les cas permanents d'emploi d'un protecteur ;
- 2º Les conditions dans lesquelles doivent se garer les hommes sur les plates-formes à plus de 2 voies, dans certains souterrains et sur certains ouvrages d'art; on y prescrit quand il y a lieu l'emploi de pancartes « Garage »;
- 3º Les voies de service (1) sur lesquelles il est permis de faire des manœuvres sans pilote à l'avant. Ces voies sont figurées en rouge sur des schémas annexés aux consignes.

Ces consignes sont établies sous le contrôle des chefs d'Arrondissement par les chefs locaux des Services intéressés (chef de gare, chef de dépôt, chef d'atelier, chef de section, chef de district, etc.); elles sont affichées en des lieux convenablement choisis et, en particulier, dans un local de l'établissement fréquenté par les agents.

#### Article 19. - Travaux sur les voies de service.

## 1º — Travaux sur les voies de service (1) sur lesquelles ON PEUT FAIRE des manœuvres de refoulements sans pilote à l'avant (2) ou de lancements.

Sur ces voies (figurées en rouge sur les schémas annexés aux consignes prévues à l'article 18), les équipes (3) occupées à un travail de quelque nature qu'il soit doivent être munies d'un protecteur comme il est prescrit à l'article 17.

Si ce moyen ne paraît pas suffisant (en raison par exemple de la nature du travail à effectuer ou de l'effectif de l'équipe, ou de l'emplacement du lieu du travail, ou de la visibilité, etc.) le chef de l'équipe doit, au moment de commencer son travail, demander au chef local (chef de gare, de dépôt, d'atelier), l'interdiction de tout mouvement sur la voie en cause

<sup>(1)</sup> On entend par voies de service les voies autres que les voies principales.

<sup>(2)</sup> Dans un refoulement avec pilote à l'avant, un agent se tient en avant de la manœuvre ou prend place sur le premier des véhicules refoulés : il observe la voie en avant, donne l'alarme aux travailleurs et provoque l'arrêt en cas de danger.

<sup>(3)</sup> A l'exception des caleurs ou enrayeurs.

et attendre d'en avoir reçu la confirmation écrite : cette demande est présentée sur une fiche extraite d'un carnet à souche qui peut être éventuellement employé à d'autres usages et qui est défini par ailleurs.

Si la condamnation de la voie peut être obtenue par l'immobilisation en position convenable de l'aiguille (ou des aiguilles) qui en commande l'accès, le chef local de l'établissement prend ou ordonne les mesures nécessaires à cet effet et le précise sur l'exemplaire de l'imprimé qu'il remet au chef de l'équipe après y avoir indiqué les heures d'origine et de fin d'interdiction.

Si la condamnation ne peut être obtenue par l'immobilisation en position convenable de l'aiguille (ou des aiguilles) qui en commande l'accès, le chef local de l'établissement précise sur l'imprimé que toute circulation est interdite de telle à telle heure et prend ou ordonne par ailleurs toutes mesures pour que tout mouvement soit réellement interdit sur cette voie pendant cet intervalle. De son côté le chef de l'équipe, ainsi averti des conditions dans lesquelles la circulation est interdite sur la voie en cause, doit faire placer un signal d'arrêt à l'origine de la voie donnant accès au chantier et poser, entre ce signal et le chantier, un sabot-frein sur chaque file de rails, l'un à 50 mètres, l'autre à 40 mètres du chantier. Si ces distances ne peuvent être respectées, le chef de l'équipe doit, avant tout commencement de travail, placer le protecteur en un point où ce dernier peut se rendre compte avec certitude qu'aucune rame, machine, véhicule, n'est dirigé sur la voie où travaille l'équipe.

## 2° — Travaux sur les voles de service sur lesquelles IL EST INTERDIT de faire des manœuvres de refoulements sans pilote à l'avant ou de lancements.

Sur ces voies (non figurées en rouge sur les schémas annexés aux consignes prévues à l'article 18), le chef de l'équipe occupée à un travail de quelque nature qu'il soit doit prévenir l'agent chargé de la direction des manœuvres et placer de chaque côté où des trains, rames, machines ou véhicules pourraient survenir, un signal d'arrêt à 10 mètres au moins en avant du chantier.

Si des véhicules sont en stationnement sur la voie où travaille l'équipe, ils doivent être préalablement immobilisés et le signal d'arrêt doit être placé entre la rame et l'aiguille d'accès ou sur le premier véhicule du côté de cette aiguille.

Si des véhicules doivent être amenés sur la portion de voie restée disponible en avant du signal d'arrêt mobile, l'agent chargé de la direction des manœuvres doit se concerter avec le chef de l'équipe afin que la sécurité des agents reste constamment et complètement assurée.

#### Article 20. - Travaux dans les souterrains.

Lorsqu'une équipe travaille dans un souterrain, elle doit être munie de lanternes allumées.

Tous les agents doivent, au passage de chaque train, se garer dans les niches et ne s'engager à nouveau sur la voie que lorsque la fumée s'est suffisamment dissipée (1). Les niches les plus proches du chantier doivent toujours être éclairées.

Lorsque dans un souterrain de plus de 300 mètres de longueur, s'effectuent des travaux de réfection de la voûte, des piedroits, de la plate-forme ou des travaux de renouvellement de la voie, ou encore des travaux ne rentrant pas dans ces diverses catégories mais comportant la réunion d'au moins 20 hommes, les prescriptions spéciales ci-après sont à appliquer :

1° — Des sentinelles, disposant d'un moyen de correspondance (téléphone, sonnerie...) avec le chef de l'équipe, doivent être placées à l'extérieur du souterrain à une distance telle que le garage des agents ou ouvriers puisse s'effectuer dans le temps compris entre l'annonce du train par la sentinelle et son arrivée sur le chantier;

<sup>1)</sup> En cas de fumée permanente des consignes locales définissent les mesures de sécurité à appliquer par les équipes intéressées.

- 2º Pendant les périodes de travail, tous les trains doivent ralentir avant d'aborder le chantier et le traverser à la vitesse de 20 kilomètres à l'heure au maximum, même si les travaux n'intéressent qu'une voie ;
- 3º Aucun croisement de trains ne doit avoir lieu dans la partie du souterrain occupée par le chantier;
  - 4º L'éclairage du chantier doit être aussi intense que possible ;
- 5° Les lanternes d'avant des trains doivent être allumées avant le franchissement du souterrain.

Chaque région doit dresser la liste des souterrains de moins de 300 mètres de longueur qui, en raison de certaines circonstances locales (voies en courbe, courants d'air) peuvent justifier l'application des prescriptions spéciales ci-dessus, quelle que soit la nature des travaux effectués.

Il reste toujours loisible aux chefs d'Arrondissement de prévoir l'application de ces mesures dans un souterrain de longueur quelconque et pour des équipes d'effectif quelconque, lorsque la nature des travaux justifie leur application. Cette particularité est, d'ailleurs, précisée dans l'Avis Travaux que les 3 chefs d'Arrondissement sont appelés à publier.

#### Article 21. — Manutention de pièces lourdes.

Lorsque les hommes d'une équipe doivent transporter des pièces lourdes en traversant ou en suivant des voies sur lesquelles peuvent survenir des trains, le chef de l'équipe doit prendre toutes mesures utiles pour assurer sur ces voies la couverture des hommes dans les conditions réglementaires, à moins que cet agent estime, sous sa propre responsabilité, la visibilité suffisante pour que la traversée des voies puisse de façon certaine s'effectuer avant qu'aucun train ne survienne.

## Article 22. — Dispositions particulières aux trains de service (trains de matériaux, trains de relevage, etc.).

Les agents et ouvriers accompagnant les trains de service doivent s'asseoir avant la mise en marche du train et rester assis pendant la marche d'une manière stable dans les wagons découverts (wagons plats en particulier) sur lesquels ils peuvent avoir été appelés à monter.

Exception est faite toutefois pour les agents accompagnant les trains de wagonstrémies à ballast. En outre, le déchargement des trains de gravillon pour soufflage et de sable pour pistes peut être réglé par des consignes spéciales autorisant le déchargement à vitesse très réduite.

#### Il est formellement interdit:

· I

- a) De monter sur les wagons d'un train de service lorsque le train démarre ou est en marche et d'en descendre avant l'arrêt du train et la réaction qui suit généralement cet arrêt;
- b) De s'asseoir sur les bords des wagons, de placer sur ceux-ci des planches ou objets quelconques destinés à servir de siège.
  - c) En pleine ligne de descendre du côté de l'entrevoie.
- d) De se pencher en dehors des véhicules et de se tenir sur les marchepieds d'un train en marche, sauf pour effectuer des signaux de manœuvre, auquel cas toutes précautions utiles doivent être prises.
  - e) De passer d'un wagon à un autre lorsque le train est en marche.
- f) De s'introduire entre les wagons d'un train en mouvement notamment pour les accrocher ou les décrocher.
- g) De pousser les wagons en se plaçant aux tampons, sur les côtés ou en avant des wagons. (Les agents doivent se grouper à l'arrière, en dehors des tampons.)

h) De se coucher près des voies ou sous des wagons en stationnement, et de se placer contre des wagons pour se mettre à l'abri des intempéries ou pour toute autre cause.

#### Article 23. — Cessation inopinée de la protection d'une équipe.

La sécurité d'une équipe trava illant sur les voies peut cesser d'être assurée pour une cause soudaine et imprévue : intempéries (pluie, neige, tempête, nappe de brouillard) — rabattement de fumée, passage ou stationnement de train, malaise, absence ou départ du protecteur, d'une sentinelle, etc.

Dans ce cas, tout agent ou ouvrier qui constate que le protecteur, ou une sentinelle, ne remplit plus sa mission doit commander sans délai le garde-à-vous et faire débarrasser la voie comme si un train survenait.

Lorsqu'un agent, chargé d'un service de protection, est dans la nécessité de s'absenter, même seulement pendant quelques instants, il ne peut le faire qu'après s'être fait remplacer par un autre agent, sinon il doit faire suspendre le travail et faire garer les hommes avant de s'éloigner. Le travail n'est repris qu'à son retour.

#### Article 24. — Cas de visibilité insuffisante : brouillard intense, etc.

Dans le cas où le brouillard ou les circonstances atmosphériques rendent la visibilité tellement mauvaise que le chef de l'équipe (ou le protecteur) et les sentinelles ne peuvent plus remplir efficacement leur rôle, le chef de l'équipe doit faire cesser tout travail sur les voies en exploitation, et l'équipe doit être occupée à des travaux qui la maintiennent hors d'atteinte possible des trains, machines, rames, véhicules.

En cas de nécessité absolue d'exécuter un travail dans les voies, le chef de l'équipe doit protéger son personnel en appliquant les prescriptions pour la couverture à distance réglementaire au moyen de signaux et de pétards.

#### C) RÈGLES APPLICABLES A L'AGENT TRAVAILLANT SEUL

#### Article 25. - Prescriptions générales.

isolé de veiller à sa propre sécurité.

On doit éviter de détacher des agents isolés pour effectuer des travaux dans les voies. Le chef (chef de gare, chef de dépôt, chef d'atelier, chef de district, chef de l'équipe, etc.) qui donne directement à un agent des instructions pour qu'il exécute seul certains travaux, doit faire prendre toutes les précautions utiles et, en particulier, désigner un protecteur à moins qu'il ne reconnaisse que les travaux à exécuter permettent à l'agent

#### Article 26. — Prescriptions particulières aux travaux sur les voies de service.

Sur les voies de service, sur lesquelles on peut faire des manœuvres sans pilote à l'avant (voies figurées en rouge sur les schémas annexés aux consignes prévues à l'art. 18) l'agent qui travaille seul doit toujours être muni d'un protecteur.

Sur les autres voies de service cet agent doit prévenir l'agent chargé de la direction des manœuvres et prendre, en ce qui le concerne, les mesures prescrites au chef d'équipe par le § 2° de l'article 19.

#### Article 27. — Mesures à prendre par tout agent appelé INOPINÉMENT à travailler seul.

Tout agent appelé inopinément, pour effectuer un travail de quelque nature qu'il soit (réparation en cas de dérangement d'appareil, etc.) dans des conditions telles (situation des lieux, circulation des trains, rames, machines ou véhicules, etc.) qu'il estime ne pas pouvoir veiller lui-même à sa propre sécurité, doit appliquer, avant d'entreprendre tout travail, les mesures indíquées ci-après :

- 10 Dans l'étendue d'une gare (ou d'un dépôt, d'un atelier, d'un chantier) :
- l'agent appelle ou fait appeler un agent de son service pour assurer sa protection,
- si l'application de cette mesure présente des difficultés (éloignement du personnel, agent requis en dehors des heures normales de travail), il demande au chef local (ou à son représentant) l'aide nécessaire à sa protection.

Le chef local (ou son représentant) prend toutes les mesures utiles à cet effet : s'il ne dispose pas du personnel nécessaire il fait appeler un agent du Service de la Voie.

Dans les deux cas, un agent requis doit, dès son arrivée, signaler sa présence au chef local (ou à son représentant).

car (ou a son representa-

2º — En pleine voie.

L'agent appelle ou fait appeler un agent de son Service pour assurer sa protection.

#### CHAPITRE IV

#### PROTECTION DES AGENTS PENDANT LEUR INTERVENTION SUR DU MATÉRIEL ROULANT

#### Article 28. - Protection des agents de manœuvres.

Les agents que le service des manœuvres oblige à pénétrer entre les tampons ou à monter sur les véhicules, ne sont pas visés par les prescriptions ci-après. Le gradé sous les ordres immédiats duquel ils se trouvent reste, dans ce cas, responsable de la sécurité de ces agents pendant leur stationnement entre les tampons et, d'une manière générale, pendant tout le temps où leur travail est tel qu'une mise en mouvement des véhicules provoquerait leur blessure.

## Article 29. — Protection des agents des services M. T. au cours des travaux effectués sur le matériel roulant. — Principes généraux.

Les agents des Services M. T. peuvent avoir à intervenir sur du matériel roulant dans deux cas distincts :

- 1º L'intervention peut se produire sur des voies spécialement affectées à ce genre de travaux. Ces voies comprennent : les voies intérieures des dépôts et ateliers, certaines voies des gares réservées en permanence ou pendant certaines périodes nettement déterminées aux besoins des Services M. T.
- 2º L'intervention peut se produire sur les voies principales ou de service (1) d'une gare sans que celles-ci soient désaffectées de leur service normal.

Les deux exemples les plus courants de ce deuxième cas sont :

- l'intervention d'un visiteur ou d'un agent de la Traction sur un train de passage stationnant dans une gare,
  - la visite et l'essai des freins d'un train dans un triage.

#### Article 30. - Protection des agents M. T. sur les voies spécialement affectées.

Sur les voies spécialement affectées définies à l'article 29, les agents des Services M. T. doivent être protégés d'une part, des mouvements pouvant survenir des voies où le service des manœuvres de l'Exploitation reste libre, d'autre part, des manœuvres intérieures du Service M. T.

<sup>(1)</sup> On entend par voies de service les voies autres que les voies principales.

1º — L'impossibilité d'accès à ces voies par les manœuvres de l'Exploitation est réalisée suivant les prescriptions d'une consigne dressée par les chefs locaux Exploitation et M. T.

Ces prescriptions sont naturellement variables suivant les dispositions locales — par exemple :

- a) Enclenchements entre un poste de la gare et le poste d'accès au dépôt (ou atelier),
- b) Evitement de voie réalisé par serrures Bouré, comprenant deux clés, une en possession du chef de gare, l'autre en possession du chef local M. T.
- c) Evitement de voie réalisé par boulon de calage cadenassé, la clé du cadenas étant entre les mains du chef local M. T. pendant toute la durée d'affectation de la voie, etc.

2º — La protection des agents à l'égard des manœuvres intérieures du Service M. T. est réalisée comme suit :

Agents de nettoyage et ouvriers du matériel roulant : protection par damiers amovibles (signal carré à main planté à 10 mètres en avant des véhicules à protéger) et dans les deux sens de circulation, si cela est nécessaire, munis la nuit d'une lanterne à feu rouge.

Ouvriers de dépôts (agents bricole dans le dépôt) protection par damiers amovibles spéciaux (1) se plaçant dans les porte-signaux des machines et tenders dans les deux sens de circulation, si cela est nécessaire.

Agents de route (mécaniciens et chauffeurs) dans le dépôt : protection par drapeaux rouges le jour et, la nuit, par lanternes à feu rouge, ces deux dispositifs sortant du gabarit à l'aide d'un tube porte-signal et porte-drapeau spécial placés dans les porte-signaux de la machine ou du tender. Ces dispositifs doivent être placés de façon à pouvoir être aperçus par un agent d'une machine survenant et ayant son poste de conduite à droite ou à gauche et dans les deux sens de circulation, si le mouvement peut s'effectuer de deux côtés.

#### Article 31. - Protection des agents M. T. sur les voies principales ou de service d'une gare.

Lorsque la mise en mouvement du véhicule sur lequel l'agent M. T. doit intervenir, est susceptible de le blesser, celui-ci n'a pas le droit de commencer son travail sans avoir présenté au chef de gare (ou à son représentant) un carnet ou une carte de sécurité qui constituent une demande de protection.

Il procède de même si sa sécurité peut être compromise par la mise en action du frein continu.

La carte de sécurité (mod. S. N. C. F., M. 1580) est à utiliser pour les trains de passage ou prêts à partir. Le visiteur y inscrit le numéro et la date du train et la porte rapidement au chef de gare (ou à son représentant chargé d'expédier le train) qui la conserve.

Le carnet de sécurité (mod. S. N. C. F., M. 1581) est à utiliser pour les travaux d'assez longue durée sur des trains, des rames ou des véhicules isolés, en stationnement prolongé. L'agent M. T. porte sur la souche les indications prévues, puis présente son carnet au chef de gare ou à son représentant qui émarge la souche après avoir pris les mesures de sécurité nécessaires. L'agent M. T. détache du carnet le feuillet nº 2 sur lequel les inscriptions portées sur la souche ont été reproduites par l'intermédiaire d'un papier carbone et le remet au Chef de gare ou à son représentant. C'est seulement à ce moment que l'agent M. T. peut entreprendre son travail.

Dès la demande de protection, le Chef de gare (ou son représentant) est responsable de la sécurité de l'agent M. T. Il manœuvre les dispositifs de protection qui peuvent être à sa disposition et donne les ordres nécessaires au mécanicien (si une machine est attelée aux véhicules), au service des manœuvres et éventuellement aux aiguilleurs.

<sup>(1)</sup> Ces damiers ont la forme du signal carré à main. Ils doivent dépasser le gabarit du véhicule.

De plus, pendant tout le temps de son intervention sur des trains de passage ou en instance de départ, l'agent M. T. place un drapeau rouge ou une lanterne à feux rouges au droit du véhicule intéressé.

S'il s'agit de travaux d'assez longue durée sur une rame en stationnement prolongé, il convient de placer le damier amovible (signal carré à main) ou le drapeau rouge, non pas au droit du véhicule à réparer, mais sur le premier véhicule de la rame, du côté où peut survenir un mouvement; si un mouvement peut survenir des deux côtés, l'agent M. T. place un signal rouge aux deux extrémités.

Quand son travail est terminé, l'agent M. T. enlève les signaux de protection et : dans le cas de la carte de sécurité, reprend celle-ci ; dans le cas du carnet de sécurité, émarge le feuillet nº 2 en possession du chef de gare ou de son représentant. S'il n'est pas possible de respecter les dispositions ci-dessus, l'intervention de l'agent M. T. ne doit être entreprise que sur une voie spécialement affectée (art. 29).

#### CHAPITRE V

#### PRESCRIPTIONS DIVERSES

#### Article 32. - Recommandations générales.

Il est interdit aux agents circulant ou travaillant sur les voies :

- de se couvrir les oreilles,
- de faire usage du parapluie,
- de porter des vêtements flottants,
- de porter des espadrilles, des sabots ou des galoches en bois (1).

#### Il est recommandé:

- de porter des vêtements appropriés au travail à exécuter et laissant la liberté complète des mouvements,
- de faire usage de chaussures à bouts carrés, à talons larges et plats, afin d'éviter de se prendre les pieds dans les ornières des cœurs de croisements, des talons d'aiguilles, des passages à niveau, etc.

L'attention des agents est en outre appelée sur le danger qu'ils courent en s'efforçant de rattraper leur coiffure qui aurait été enlevée par le déplacement d'air au passage d'un train.

#### Article 33. — Dispositions particulières à prévoir sur les lignes électrifiées.

Des mesures de sécurité particulières doivent être prescrites par les Régions intéressées pour la protection du personnel circulant ou travaillant sur les lignes électrifiées.

## Article 34. — Mesures spéciales de sécurité à observer sur les voies de dépôt, d'atelier, de magasin, etc.

Lorsqu'une machine stationne sur une voie de dépôt, d'atelier, de magasin, etc., qu'elle soit ou non en face d'une grue hydraulique ou au-dessus d'une fosse :

A—Il est formellement interdit de l'ACCOSTER ou de la DÉPLACER, de l'exposer même à un mouvement quelconque, de mouvoir ses organes ou de mettre en marche les divers

<sup>(1)</sup> Cette interdiction ne vise pas les agents chargés de la désinfection, pendant leur occupation sur les chantiers spécialisés à ce travail.

appareils, sans s'être assuré qu'aucun agent occupé à cette machine n'est exposé à être blessé, et cela même si la machine ne porte ni drapeau ni feu rouge.

Il y a à craindre, non seulement la possibilité de blesser un agent se trouvant à proximité ou en-dessous de la machine, mais encore les risques de faire tomber un agent occupé sur le tablier à un travail quelconque, tel que allumage des signaux, vidange de la boîte à fumée, ramonage des tubes, etc.

- B. Les mécaniciens, chauffeurs, ouvriers, manœuvres, etc. doivent, avant de passer sous une machine ou son tender ou de s'engager à proximité d'organes susceptibles d'être déplacés, placer un drapeau (1) ou feu rouge, bien en évidence, du côté où une circulation peut survenir.
- C. Il faut toujours s'assurer AVANT DE QUITTER UNE MACHINE EN STATIONNEMENT QUE LE RÉGULATEUR EST BIEN FERMÉ, LE CHANGEMENT DE MARCHE AU POINT MORT, LES PURGEURS OUVERTS ET LE FREIN A MAIN SERRÉ.

#### Vidange des fosses.

Les agents chargés de vider les fosses doivent se protéger à 10 mètres au moins de l'endroit où ils travaillent, au moyen d'un drapeau rouge (1) le jour, d'un feu rouge la nuit, placés sur un potelet mobile, du côté où une circulation peut survenir (à droite pour un agent qui la regarde venir).

#### Vidange des cendriers et boîtes à fumée.

Dans les gares, stations ou dépôts, etc., les agents ne doivent jeter de mâchefers, vider les boîtes à fumée et les cendriers que sur les fosses ou aux endroits spécialement désignés à cet effet. Avant de jeter ces scories, ils doivent toujours s'assurer qu'aucun agent survenant ne risque d'être atteint.

Le Directeur Général, R. LE BESNERAIS

<sup>(1)</sup> Ou damier amovible spécial, rouge et blanc.

Société NATIONALE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS NOTE GÉNÉRALE

D 53

Le présent tirage annule et remplace celui du 20 mars 1945

Paris, le 10 mai 1946

D

DISTRIBUTION

SR

Rectificatifs

ATTRIBUTIONS ET ORGANISATION

DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT (Service M)

#### I - ATTRIBUTIONS

Les attributions générales du Service Central du Mouvement sont données par l'Ordre Général n° 18. Le détail de ces attributions est le suivant :

- A Etudes d'ordre général concernant le mouvement et les transports et notamment :
- 1° Direction en liaison éventuellement avec les Services O, T et V des études d'ordre général concernant les méthodes d'exploitation et l'organisation des transports de toutes natures.
- 2º Etudes générales en liaison avec le Service C, relatives aux transports de voyageurs, bagages, chiens et aux transports de marchandises.
  - 3° Participation avec le Service C (Service Directeur en la matière) aux études concernant:
    - la coordination des divers moyens de transport,
    - les services routiers de voyageurs faisant l'objet d'un contrat avec la S.N.C.F.,
    - la linison du Chemin de fer et des Services routiers ainsi que le fonctionnement et le contrôle de ces Services.
- 4° Relations avec les Offices de Transports et les Conférences d'usagers ; examen des questions de mouvement posées par ces organismes.
  - 5° Etude des questions de l'U.I.C. concernant :
    - les transports des voyageurs, bagages et chiens et les transports de marchandises,
    - les échanges de matériel, etc...
  - B Directives générales concernant l'exécution des transports :
- 1° Transports de voyageurs, bagages et chiens :
- Directives concernant le régime des voyages, l'admission des voyageurs, bagages et chiens, la location des places, le transport des groupes ou des personnalités, les restrictions à l'utilisation de certains trains par les voyageurs erdinaires ou par les porteurs de facilités de circulation, en accord avec le Service C.
- Directives relatives à la présentation et à l'établissement des documents hornires ; études d'ensemble des Indicateurs ; gérance de la partie « Renseignements Généraux » de l'Indicateur Chaix, en liaison avec le Servicé C.
- Directives relatives à l'organisation du Contrôle de route, en accord avec le Service C.

#### 2º - Transports de marchandises :

- Directives concernant les transports de marchandises :

Conditions d'acheminement, lotissement, wagonnage, trains complets, trains entiers, transports exceptionnels, etc...;

Prévention des avaries, plombage, ligaturage, pesage des marchandises (en liaison avec le Service C) ;

Conditionnement des chargements (en liaison avec le Service T) ;

Etiquetage, acheminement des écritures ;

Conditions d'application des tarifs marchandises, délais de transport, conditions d'acceptation des marchandises au transport, suspensions de trafic (en liaison avec le Service C);

- Elaboration et notification des plans de transports.

#### 3° — Transports de la Poste :

- Directives relatives à l'exécution du service postal et aux attachements techniques à tenir par les Régions ; centralisation et contrôle de ces attachements.
- Examen des questions de principe en liaison avec le Service C.

#### C - Horaires :

- Organisation du service des trains de voyageurs, de marchandises et de messageries internationaux et interrégionaux (horaires, composition, etc...); présidence de la délégation S.N.C.F. aux Conférences internationales, des horaires de trains de voyageurs et de marchandises et à la conférence des voitures directes.
- Détermination des parcours kilométriques globaux des trains des diverses catégories (voyageurs, messageries, marchandises).
- Répartition de ces parcours globaux entre les Régions.
- Etude avec les Régions, des programmes de modification d'horaires ; présentation de ces programmes au contrôle.

#### D — Utilisation et répartition du matériel roulant :

#### 1º — Matériel à voyageurs :

- Directives relatives à l'affectation, à la répartition et à l'utilisation du parc de matériel à voyageurs, d'accord avec le Service T. Contrôle de l'utilisation du matériel à voyageurs en trafic international ou interrégional.
- Directives relatives à la composition des trains de voyageurs et à l'établissement des roulements.
- Examen, en liaison avec le Service C, des conditions commerciales d'utilisation du matériel à voyageurs ; suppléments à percevoir dans certains trains ou autorails.
- Directives générales sur les conditions de fourniture et de mise en marche des trains et autorails spéciaux, ainsi que sur la location du matériel à voyageurs.
- Questions relatives à l'Union R.I.C., en liaison avec le Service T.
- Contrôle des comptes d'échange internationaux des voitures et fourgons à bagages.

#### 2º - Matériel à marchandises, containers et agrès :

- Répartition interrégionale du matériel à marchandises.
- Directives sur la répartition du matériel à marchandises, des containers et des agrès à l'intérieur des Régions et contrôle de cette répartition.
- Immatriculation des wagons et containers particuliers et location au public des wagons, containers et agrès de la S.N.C.F. (en liaison avec les Services T et C).
- Directives sur les échanges du matériel, des containers et des agrès avec les Compagnies secondaires françaises.
- Gestion du budget des dépenses d'agrès.
- Application du régime des priorités.
- Questions relatives à l'Union R.I.V., en liaison avec le Service T.
- Contrôle des comptes d'échange internationaux de wagons, containers et agrès.

#### E - Construction et aménagement de matériel roulant.

En liaison avec les Services O (Service directeur en la matière), T et C.

— Etude des programmes de commandes et des principes généraux de construction et d'aménagement de matériel roulant, de containers et d'agrès.

#### F - Contrôle général du mouvement.

- Poste Central de Commandement (P.C.C.).
- Direction du Mouvement-Ceinture (D.M.C.).
- Contrôle et coordination des organismes régionaux de surveillance immédiate de la circulation (P.C.R. P.C., Permanences, Postes de régulation).
- Surveillance de la régularité de la circulation.
- Contrôle général de l'exécution des transports sur les Régions.

#### G - Questions d'ordre militaire.

En liaison, le cas échéant, avec les autres Services de la Direction Générale intéressés :

- Coordination de l'organisation des transports militaires du temps de paix.
- Coordination des études relatives au Plan de transports stratégiques, de repliements et d'intérêt national ; adaptation des ressources en matériel roulant aux besoins du Plan ; répartition entre les Régions des crédits attribués pour la préparation du Plan.
- Etude des mesures générales de protection du personnel, du matériel et des installations de chemin de fer, y compris le dispositif restreint de sécurité (D.R.S.) et la garde des voies de communication ; répartition entre les Régions du matériel spécial et des matières à approvisionner pour la défense passive.
- Etude des questions techniques relatives à l'organisation et à l'équipement des sections de chemins de fer de campagne (S.C.F.C.) ; directives pour l'instruction des agents supérieurs des S.C.F.C. et surveillance de cette instruction.

#### H - Programmes de travaux neufs.

En liaison avec le Service O (Service directeur en la matière) :

- Etudes générales concernant les projets de travaux complémentaires intéressant l'exploitation.

#### I — Etudes relatives à la réglementation et à la sécurité.

En liaison, le cas échéant, avec les autres Services de la Direction Générale intéressés :

- Préparation des règlements généraux de sécurité. Présentation de ces règlements au Contrôle.
- Direction des études de modification des règlements ou instructions de sécurité des Régions.
- Examen des rapports d'accidents ou d'incidents paraissant justifier une modification des règlements de sécurité.
- Directives de principe, au point de vue de l'Exploitation, relatives à la signalisation, aux enclenchements et à toutes installations fixes.

#### J — Traités, Conventions, Concessions.

- Etude des questions de principe concernant la préparation des traités intéressant l'Exploitation (sauf ceux de camionnage), des conventions, concessions, affermages, etc...
- Préparation des Traités intéressant plusieurs Régions.

#### K — Surveillance générale.

— Directives générales concernant la Surveillance Générale en vue de la prévention et de la répression des vols et des fraudes, en liaison avec le Service C.

#### L - Budget d'exploitation.

 Concours technique au Service B, en ce qui concerne l'Exploitation, pour l'établissement du budget annuel et, le cas échéant, des révisions périodiques.

#### M - Personnel.

— Participation avec le Service P (Service directeur en la matière) aux études concernant la fixation du cadre du personnel permanent, le recrutement, l'encadrement et l'avancement du personnel, la réglementation du travail, l'apprentissage, l'enseignement professionnel et les accidents du travail dans les Services de l'Exploitation.

#### N — Affaires générales et diverses.

- Directives sur l'organisation des Services de l'Exploitation et le Service des gares et des trains (en liaison avec les Services O et C).
- Directives pour l'utilisation des Entreprises dans les Services de l'Exploitation.
- Participation avec le Service A (Service directeur en la matière) aux études concernant la répartition des produits contingentés entre les Services de l'Exploitation ; surveillance de la consommation par ces derniers.
- Etudes concernant les engins de manœuvres (locotracteurs, etc...), les engins de manutention (grues, tracteurs à bagages, chariots, etc...), les agrès divers (lanternes, sabots, cales, etc...) en liaison avec les Services T et A.
- Etudes concernant l'organisation générale des relations téléphoniques (installation et utilisation) en liaison avec le Service V, etc...

#### II - DIVISIONS DU SERVICE

Les attributions intéressant le mouvement, les transports, la réglementation et la sécurité sont remplies par des Divisions au nombre de quatre, savoir :

- la Division du Mouvement-Voyageurs,
- la Division du Mouvement-Marchandises,
- la Division de la Réglementation et de la Sécurité,
- la Division du Contrôle du Mouvement.

#### III - COMMISSIONS TECHNIQUES

Pour établir une liaison suffisante entre les Services d'étude et d'exécution, le Service Central du Mouvement institue, en accord avec les Régions, des Commissions techniques permanentes ou temporaires pour l'examen des problèmes généraux ou particuliers intéressant l'Exploitation.

Les Commissions peuvent être présidées soit par un Représentant d'une Région, soit par un Représentant du Service Central du Mouvement.

Le Directeur Général,

Société NATIONALE des

CHEMINS DE FER FRANCAIS

## NOTE GÉNÉRALE

D

DISTRIBUTION

SR

Rectificatifs

Le présent tirage annule et remplace celui du 28 juillet 1939

## ATTRIBUTIONS DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

(SERVICE M)

### I. - DIVISION CENTRALE **DU MOUVEMENT-VOYAGEURS (Ma)**

Politique générale en matière d'horaires et de parcours des trains de voyageurs.

Détermination des parcours globaux des trains de voyageurs et répartition entre les Régions des crédits kilométriques correspondants.

Directives pour l'application des instructions ministérielles relatives aux horaires et aux parcours des trains de voyageurs.

Direction des études concernant les relations internationales et interrégionales.

Examen des programmes de modifications d'horaires préparés par les Régions aux changements de service.

Trains internationaux : gérance et relations avec les Administrations étrangères.

Présidence des délégations aux Conférences internationales d'horaires.

Relations avec les Offices de transports et les conférences d'usagers ; examen des questions de mouvement posées par ces organismes.

Directives générales relatives à l'admission des voyageurs, des bagages et des chiens.

Indicateurs : études d'ensemble ; gérance de la partie « Renseignements généraux » de l'Indicateur Chaix en liaison avec le Service C.

Documents horaires : directives relatives à la présentation et à l'établissement des documents horaires.

OBSERVATIONS EN CE QUI CONCERNE LES RÉGIONS

Les Régions saisissent le Service M des questions de principe ou d'ordre général et lui soumettent les cas d'espèce susceptibles d'entraîner des dérogations aux principes généraux. Elles soumettent pour approbation le service des trains de voyageurs et préparent la correspondance destinée à l'Administration Supérieure, conformément aux directives recues.

Les Régions adressent au Service M toutes propositions et font toutes études concernant les relations interrégionales et internationales.

Les Régions participent aux conférences internationales.

Les Régions représentent la S.N.C.F. aux conférences d'usagers et aux réunions des Offices de transports. Elles préparent les réponses aux questions posées par ces organismes

Les Régions soumettent leurs propositions détaillées.

Les Régions adressent à la Librairie Chaix suivant les directives reçues, les renseignements autres que ceux devant figurer à la partie « Renseignements généraux »; elles vérifient et corrigent les épreuves fournies par la Librairie Chaix.

Principes généraux d'utilisation, de construction et d'aménagement des voitures, des fourgons à bagages et des autorails.

Etude des programmes de commandes de la S.N.C.F. et proposițions au Directeur Général; examen des demandes de modification du matériel à voyageurs en liaison avec le Service T.

Gestion du parc, Directives relatives à l'affectation, à lá répartition et à l'utilisation du parc, d'accord avec le Service T.

Directives relatives à la composition des trains et à l'établissement des roulements.

Examen, en liaison avec le Service C, des conditions commerciales d'utilisation du matériel à voyageurs. Suppléments à percevoir dans certains autorails. Contrôle des résultats obtenus.

Questions de principe concernant l'utilisation du matériel à voyageurs en service international. Contrôle de cette utilisation.

Directives générales sur les conditions de fourniture et de mise en marche des trains et autorails spéciaux, ainsi que sur la location du matériel à voyageurs.

Organisation des services routiers de voyageurs faisant l'objet d'un contrat avec la S.N.C.F.

Examen, en liaison avec le Service C, des questions de principe concernant la liaison du chemin de fer et des services routiers.

Examen, en liaison avec le Service C, des directives générales relatives à la mise en vigueur des plans de transports.

Examen, en liaison avec le Service C, des questions de principe concernant le fonctionnement et le contrôle des services routiers faisant l'objet d'un traité ou d'une convention avec la S.N.C.F. ou la S.C.E.T.A.

Principes généraux de transport des voyageurs, des bagages, des chiens, des colis express et expéditions express.

Directives concernant le régime des voyages.

Etudes générales, en liaison avec le Service C, relatives au transport des voyageurs, des bagages, des chiens, des colis express et expéditions express. Les Régions soumettent leurs besoins en matériel ainsi que toutes propositions concernant la construction de matériel neuf (y compris les autorails) et les modifications d'aménagement du matériel existant.

Les Régions communiquent au Service M, avant chaque changement de service, les livrets de composition et les roulements de voitures, fourgons et autorails, et transmettent les modifications qui y sont apportées en cours d'exercice.

Les Régions fournissent au Service M les renseignements nécessaires.

Les Régions adressent au Service M toutes propositions de modifications intéressant les questions d'ordre international concernant les voitures directes et rendent compte des conditions d'application des instructions données,

Les Régions rendent compte de leurs programmes de réduction de trains et de dessertes routières sur les lignes partiellement fermées au Service des Voyageurs par application de la coordination.

Les Régions soumettent les questions de principe qui se posent.

Directives générales relatives aux vovages de personnalités françaises ou étrangères, aux voyages en groupes et aux transports de voyageurs par mouvements spéciaux.

Etude des restrictions à l'utilisation de certains traîns par les voyageurs ordinaires ou par les porteurs de facilités de circulation.

Directives générales concernant la location des places.

Organisation et surveillance du contrôle de route en accord avec les Services C et F.

Principes généraux d'organisation des transports de la Poste.

Directives générales relatives à l'exécution du service postal et aux attachements d'ordre technique (traction du matériel, utilisation des autorails, etc.) à tenir par\* les Régions. Centralisation et contrôle de ces attachements.

Examen des questions de principe en liaison avec le Service C.

Les Régions avisent le Service M des voyages officiels qu'elles organisent. Elles se conforment aux directives reçues pour l'organisation des transports collectifs. Elles soumettent leurs programmes de transports par trains spéciaux, ainsi que les dérogations qu'elles estiment justifiées.

Les Régions organisent le service postal conformément aux directives reçues et en accord avec les Directions des Services ambulants de l'Administration des Postes. Elles établissent les attachements demandés et saisissent le Service M de toute difficulté s'y rapportant.

## II. — DIVISION CENTRALE DU MOUVEMENT-MARCHANDISES (Mb)

A) - Matériel et répartition.

Répartition entre les Régions des wagons G.V. et P.V. des fourgons à marchandises, des containers et des agrès.

Directives générales et contrôle sur la répartition de ce matériel à l'intérieur des Régions.

Contrôle des comptes d'échange internationaux de wagons, containers et agrès.

Immatriculation des wagons et containers particuliers et location au public des wagons, containers et agrès de la S.N.C.F. (en liaison avec les Services T et C).

Les Régions envoient au Service M, les états et renseignements concernant le matériel et les transports, conformément aux directives reçues.

Les Régions étudient, transmettent et, le cas échéant, règlent conformément aux instructions reçues les demandes d'immatriculation et de location.

Etudes des programmes de commande, d'aménagement et de transformation des wagons G.V. et P.V., des fourgons à marchandises, des containers et des agrès (en liaison avec le Service T).

Directives générales et contrôle sur les échanges du matériel, des containers et des agrès avec les Compagnies secondaires françaises.

Elaboration et notification des plans de transports.

Application du régime des priorités.

Gestion du budget des dépenses d'agrès.

Questions relatives à l'Union R.I.V. en liaison avec le Service T.

#### B) - Transports marchandises.

## Directives générales concernant les transports G.V., P.V. et à Vitesse Unique.

Itinéraires d'acheminement, lotissement, wagonnage, trains complets, trains entiers, transports exceptionnels, etc.; surveillance de leur application.

Questions de l'U.I.C. concernant les transports G.V. et P.V.

Rôle, affectation et fonctionnement des diverses gares de triage et divers centres de transbordement.

Etablissement des plans de transport pour l'acheminement des grands courants de trafic : primeurs, marée, houille, minerais, etc.

Organisation des trains de marchandises et de messageries internationaux et interrégionaux; choix de leurs horaires ainsi que de ceux des grands trains régionaux en correspondance; présidence de la délégation S.N.C.F. à la conférence internationale des horaires des trains de marchandises.

Prévention des avaries, plombage, ligaturage, pesage des marchandises (en liaison avec les Services C et T).

Conditionnement des chargements (en liaison avec le Service T).

Etiquetage, acheminement des écritures.

Conditions d'application des tarifs-marchandises; délais de transport; conditions d'acceptation des marchandises au transport, suspensions de trafic (en liaison avec le Service C).

Contrôle général sur l'exécution des transports G.V. et P.V.

Elles participent aux études relatives aux programmes de commande de matériel et aux questions de l'Union R.I.V. Elles font des propositions au sujet de ces études, notamment pour ce qui concerne l'aménagement et la transformation du matériel.

Les Régions participent aux études d'ensemble concernant l'organisation des transports G.V. et P.V. et à Vitesse Unique. Elles font, le cas échéant, au Service M, leurs propositions à ce sujet. Elles procèdent aux études détaillées qui les concernent.

Les Régions participent à la Conférence Internationale des Horaires des trains de marchandises et à ses travaux préparatoires.

## III. — DIVISJON CENTRALE DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA SÉCURITÉ (Mc)

#### Règlements de sécurité.

Préparation des règlements unifiés pour l'ensemble des Régions (en liaison avec les autres Services Centraux Techniques intéressés).

Direction des études de modification des règlements ou instructions de sécurité des Régions.

Présentation au Ministre des textes à soumettre à l'homologation.

#### Accidents et incidents.

Examen des dossiers paraissant justifier, soit une modification des règlements, soit une amélioration des installations.

#### Installations et travaux.

Détermination des directives de principe, au point de vue de l'Exploitation, pour la signalisation, les enclenchements et toutes installations fixes en liaison, s'il y a lieu, avec les autres Services Centraux Techniques intéressés.

Orientation et coordination des projets des Régions, étude de l'ordre de priorité des travaux à effectuer,

Examen des propositions qui sont transmises aprèétude au Service V.

Etudes concernant les engins de manœuvre, manutention, agrès divers (en liaison, s'il y a lieu, avec les autres Services Centraux intéressés).

Engins de manœuvres (locotracteurs...).

Engins de manutention (grues, tracteurs à bagages, chariots).

Agrès divers (lanternes, sabots, cales...).

#### Téléphones.

Etudes concernant l'organisation générale des relations téléphoniques (installation et utilisation) en liaison notamment avec le Service V.

#### Traités.

Instructions générales concernant les traités : locations de terrains, embranchements particuliers, voies de quai (en liaison avec les Services Centraux intéressés).

Les Régions consultent le Service M avant toute étude de modification de leurs textes homologués, ainsi que de toutes instructions se rapportant aux règlements unifiés.

Les Régions procèdent aux enquêtes sur les accidents ou incidents et en transmettent les résultats.

Les Régions assurent toutes les études, compte tenu des directives reçues.

Elles consultent les Services Centraux avant d'entreprendre toute étude engageant un principe nouveau.

Elles soumettent les avant-projets au Service M, conformément aux instructions en vigueur.

Elles avisent le Service M de l'achèvement des travaux désignés.

Les études d'unification de certains appareils ou agrès sont préparées par les Divisions des Etudes Exploitation des Régions et soumises au Service Central M.

Les Régions préparent et soumettent les traités, conformément aux directives reçues.

## IV. — DIVISION CENTRALE DU CONTROLE DU MOUVEMENT ET DES AFFAIRES MILITAIRES (Md)

A) — Contrôle Général du Mouvement — Poste Central de Commandement (P.C.C.).

Direction du Mouvement-Ceinture (DMC).

Contrôle général de la Régularité de la circulation.

Fonctionnement de la Réunion Centrale et des Réunions Régionales de Surveillance de la régularité de la circulation.

Contrôle et coordination des organismes régionaux de surveillance immédiate de la circulation (P.C.R. — P.C., Permanences, Postes de Régulation).

Instructions relatives à la circulation des trains, autres que les règlements et instructions de sécurité.

B) — Préparation et exécution des décisions de la Commission Centrale des Chemins de fer.

Transmission aux Régions des directives et instructions de la Commission Centrale.

Etablissement et soumission au Directeur Général des mises au point périodiques des questions militaires d'ordre général intéressant les Régions sauf celles du ressort du Service A.

Coordination de l'organisation des transports militaires du temps de paix.

Coordination des études relatives au Plan de transport (transports stratégiques) y compris les repliements et les transports d'intérêt national.

Adaptation des ressources en matériel roulant aux besoins du Plan.

Répartition entre les Régions des crédits attribués pour la préparation du Plan de Transport.

Etudes des mesures générales de protection du personnel, du matériel et des installations de chemin de ter, y compris le dispositif restreint de sécurité (D.R.S.) et la garde des voies de communications.

Répartition entre les Régions du matériel spécial et des matières à approvisionner pour la défense passive.

Etude des questions techniques relatives à l'organisation et l'équipement des sections de chemins de fer de campagne (S.C.F.C.).

Directives pour l'instruction des agents supérieurs des S.C.F.C. et surveillance de cette instruction.

NOTA. — Toutes les questions du § B sont à traiter, s'il y a lieu, en liaison avec les autres Services (lentraux techniques intéressés.

Les Régions fournissent, dans les conditions prescrites, les Avis et Comptes rendus sur l'exécution du service du mouvement et se conforment par ailleurs, aux ordres et directives donnés téléphoniquement par le P.C.C.

Les Régions assurent toutes les études détaillées de transports militaires du temps de paix et de transports stratégiques, établissent et mettent en place toute la documentation relative au Plan de Transport et assurent l'instruction théorique et pratique du personnel relative à ces transports.

Les Régions procèdent à l'étude détaillée des mesures d'application et assurent l'instruction du personnel.

Les Régions désignent et contrôlent le personnel des S.C.F.C., contrôlent la préparation de la mobilisation de leur Section et assurent, suivant les directives reçues, l'instruction du personnel.

## V. — DIVISION CENTRALE DU SERVICE GÉNÉRAL (Me)

Réception et interprétation des statistiques relatives au fonctionnement des Services du Mouvement.

Directives d'ordre général relatives au service intérieur des gares.

Contrôle, en ce qui concerne le Service de l'Exploitation, de l'exécution des prescriptions sur la dénomination, le classement et la distribution des instructions.

#### Organisation générale des Services de l'Exploitation.

Amélioration et unification des méthodes de travail des Services Régionaux, des Arrondissements et des gares.

#### Etude des questions générales concernant le mouvement.

Rapport annuel sur le fonctionnement des Services.

Prévention des accidents du travail dans les Services de l'Exploitation, en liaison avec le Service P.

Budget d'exploitation: établissement et révision pour les dépenses et recettes surveillées par le Service M. Gestion des crédits correspondants et répartition entre les Régions de la part qui leur est attribuée. Examen des questions de principe intéressant l'imputation des dépenses, en liaison avec le Service F.

Budget d'établissement : établissement et révision, en ce qui concerne le mobilier et l'outillage de l'Exploitation.

Contrôle des dépenses : centralisation de tous les renseignements concernant les dépenses et les économies des Services de l'Exploitation.

Fixation des effectifs autorisés des Services de l'Exploitation des Régions.

Contrôle des effectifs réels et surveillance de l'utilisation du personnel permanent et auxiliaire de l'Exploitation.

Etude en liaison avec le Service P de toutes les questions de principe concernant le personnel de l'Exploitation (recrutement, rémunération, avancement en grade, réglementation du travail, instruction professionnelle).

Examen des candidatures des attachés des Groupes I et II des Services de l'Exploitation.

#### Traités, Contrats, Concessions.

Directives générales pour l'utilisation des entreprises dans les Services de l'Exploitation.

Directives générales pour la préparation des traités d'échange de trafic avec les Réseaux secondaires.

Préparation des traités intéressant plusieurs Régions.

Les Régions fournissent, dans les conditions prescrites, les statistiques prévues ci-contre.

Les Régions soumettent, en projet, dans les conditions prescrites, au Service M, les nouvelles instructions permanentes qu'elles désirent publier, ainsi que les modifications de fond aux instructions permanentes existantes.

Les Régions tiennent le Service M au courant de toutes les modifications qu'elles envisagent dans leur organisation et leurs méthodes de travail.

Les Régions adressent au Service M leurs propositions de budget d'exploitation et d'établissement pour l'ensemble des Services de l'Exploitation, avec justifications.

Les Régions adressent au Service M les relevés des dépenses effectuées, avec justifications.

Les Régions adressent au Service M, dans les conditions prescrites, les statistiques d'effectifs réels et autorisés.

Les Régions soumettent au Service M les questions de principe concernant le personnel de l'Exploitation.

Les Régions préparent en se conformant aux directives générales reçues au Service M les traités concernant leur Région, en soumettant seulement à ce Service les cas délicats ou soulevant des questions de principe. Etudes d'affermage de lignes secondaires : présentation des contrats au Comité de Direction et à l'Administration Supérieure.

Etudes de révision ou de résiliation de concessions de lignes d'intérêt local, en liaison avec les Régions intéressées.

NOTA. — 1) Les questions de principe soulevées par les Régions à l'occasion de la discussion des conditions d'échange de trafic avec les Compagnies Secondaires sont étudiées en liaison avec les Services Centraux intéressés et, notamment, avec les Services F, C et X.

2) Les études d'affermage et de révision de concessions sont faites en liaison avec les Services Centraux intéressés et, notamment, le cas échéant, avec le Service F.

#### Approvisionnement des Services de l'Exploitation.

Répartition des produits contingentés entre les Service de l'Exploitation. Surveillance de la consommation.

Les Régions préparent les contrats et les dénoncent en temps voulu pour en effectuer la révision périodique.

Les Régions font connaître annuellement au Service M le bilan d'exploitation des lignés d'intérêt local et lui proposent la révision ou la résiliation des concessions déficitaires.

#### VI. — DIVISION CENTRALE DE SURVEILLANCE GÉNÉRALE (Mf)

Organisation et contrôle, en accord avec le Service C et le Service F, de la Prévention et de la Répression des vols et des fraudes.

Etude, en accord avec les Divisions intéressées du Service M, des aménagements d'ordre technique permettant d'obtenir une meilleure preservation de la marchandise et une meilleure localisation des vols.

Organisation des Services chargés, dans les Régions, de la Prévention et de la Répression des vols.

Etudes d'amélioration et d'unification des méthodes suivies par les Régions.

Liaison avec la Direction de la Police officielle.

Les Régions adressent au Service M les propositions correspondantes.

Les Régions adressent au Service M les suggestions qu'elles croient utiles.

Les Régions fournissent, dans les conditions prescrites, les comptes rendus et statistiques qui leur sont demandés.

Les Régions soumettent au Service M les questions de principe relatives à leur organisation.

Paris, le 20 mars 1945.

Le Directeur Général,
J. GOURSAT.

SOCIÉTÉ NATIONALE-CHEMINS DE FER FRANCAIS

NOTE GÉNÉRALE DS SERIE ORGANISATION DE LA S.N.C.F. Nº

COL.

Paris, le 28 juillet 1939.

Nm. 83

M

## ATTRIBUTIONS DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT (SCE M.)

La présente instruction annule et remplace l'Instruction Générale provisoire nº 2 du ler Janvier 1938.

#### I. — DIVISION CENTRALE DU MOUVEMENT-VOYAGEURS (Ma)

Politique générale en matière d'horaires et de parcours des trains de voyageurs.

Examen des programmes des changements de service. Direction des études concernant les relations interrégionales.

Trains internationaux : gérance et relations avec les Administrations étrangères.

Présidence des délégations aux Conférences internationales d'Horaires.

Indicateur Chaix : études d'ensemble et rédaction de la partie « Renseignements généraux ».

Directives générales relatives à l'admission des voyageurs, bagages et chiens dans les trains et les autorails.

Organisation des Conférences trimestrielles d'usagers et relations avec les Offices des Transports; examen des questions de Mouvement relatives à ces organismes.

Directives pour l'application des Instructions ministérielles relatives aux horaires et aux parcours de trains de voyageurs.

#### OBSERVATIONS EN CE QUI CONCERNE LES RÉGIONS

Les Régions saisissent le Soo M. des questions de principe importantes ou d'ordre général et soumettent les cas d'espèce susceptibles d'entraîner des dérogations aux principes généraux. Elles préparent et soumettent pour approbation le service des trains de voyageurs.

Les Régions adressent toutes propositions et font toutes études concernant les relations interrégionales et internationales.

Les Régions participent à ces Conférences internationales.

Les Régions adressent à la Librairie Chaix, suivant les directives reçues, les renseignements autres que ceux devant figurer à la partie « Renseignements généraux »; elles contrôlent les épreuves fournies par la Librairie Chaix.

Les Régions soumettent leurs propositions détaillées.

Les Régions représentent la S. N. C. F. aux Conférences d'usagers et aux réunions des Offices des Transports. Elles préparent les réponses aux questions posées par ces organismes.

Les Régions préparent la correspondance destinée à l'Administration Supérieure, conformément aux directives reçues.

Principes généraux d'utilisation, de construction et d'aménagement des voitures, des fourgons à bagages et des autorails.

Etude des programmes de commandes de la S. N. C. F. et propositions au Directeur Général; examen des demandes de modification du matériel à voyageurs en liaison avec le See T.

Gestion du parc. — Directives relatives à l'affectation, à la répartition et à l'utilisation du parc, d'accord avec le See T.

Directives relatives à la composition des trains et à l'établissement des roulements.

Examen, en liaison avec le S. C., des conditions commerciales d'utilisation du matériel à voyageurs. Suppléments à percevoir dans certains autorails. Contrôle des résultats obtenus.

Questions de principe concernant l'utilisation du matériel à voyageurs en service international. Contrôle de cette utilisation.

Directives générales sur les conditions de fourniture et de mise en marche des trains et autorails spéciaux, ainsi que sur la location du matériel à voyageurs.

#### Organisation des services routiers de voyageurs faisant l'objet d'un contrat avec la S. N. C. F.

Directives générales, en liaison avec le S° C., relatives à la mise en vigueur des plans de transport voyageurs; surveillance de leur application.

Règlement des questions de principe concernant le fonctionnement et la liaison avec le Chemin de fer des services routiers faisant l'objet d'un contrat avec la S. N. C. F.

Directives générales concernant la surveillance et le contrôle des entreprises routières assurant des transports publics de voyageurs faisant l'objet d'un contrat avec la S. N. G. F. Les Régions soumettent leurs besoins en matériel, ainsi que toutes propositions concernant la construction de matériel neuf (y compris les autorails) et les modifications d'aménagement du matériel existant.

Les Régions communiquent au See M., avant chaque changement de service, les livrets de composition et les roulements de voitures, fourgons et autorails, et transmettent les modifications qui y sont apportées en cours d'exercice.

Les Régions fournissent au Service M. les renseignements nécessaires.

Les Régions adressent au See M. toutes propositions de modifications intéressant les questions d'ordre international concernant les voitures directes et rendent compte des conditions d'application des instructions données.

Les Régions rendent compte de leurs programmes de réduction de trains et de dessertes routières sur les lignes partiellement fermées au service des voyageurs par application de la coordination.

Les Régions soumettent les questions de principe concernant le fonctionnement et la liaison avec le Chemin de fer des services routiers faisant l'objet d'un contrat avec la S. N. C. F. Elles adressent les résultats d'exploitation et les propositions relatives à ces services routiers.

Elles règlent les détails d'exécution relatifs à la surveillance et au contrôle des entreprises routières assurant des transports publics de voyageurs, faisant l'objet d'un contrat avec la S. N. C. F.

## Principes généraux de transport des voyageurs, des bagages et des chiens.

Directives générales relatives aux voyages de Personnalités françaises ou étrangères, aux voyages en groupes et aux transports de voyageurs par mouvements spéciaux.

Etude des restrictions à l'utilisation de certains trains par les voyageurs ordinaires ou par les porteurs de facilités de circulation.

Directives générales concernant la location des places.

## Principes généraux d'organisation des transports de la Poste.

— Directives générales relatives à l'exécution du service postal et sur les attachements d'ordre technique (traction du matériel, utilisation des autorails, etc.), à tenir par les Régions. Centralisation et contrôle de ces attachements.

Examen des questions de principe en liaison avec le Service C.

Les Régions avisent le Son M. des voyages officiels qu'elles organisent. Elles se conforment aux directives reçues pour l'organisation des transports en groupes. Elles soumettent leurs programmes de trains spéciaux, ainsi que les dérogations qu'elles estiment justifiées.

Les Régions soumettent leurs propositions en vue des restrictions à envisager.

Les Régions organisent le service postal conformément aux directives reçues. Elles établissent les attachements demandés et saisissent le See M. de toute difficulté s'y rapportant.

## II. — DIVISION CENTRALE DU MOUVEMENT-MARCHANDISES (Mb)

#### A. — Wagons et agrès.

## Répartition entre les Régions des wagons G. V. et P. V. des fourgons à marchandises, des containers et des agrès.

- Directives générales et contrôle sur la répartition de ce matériel à l'intérieur des Régions.
- Contrôle des comptes d'échange internationaux de wagons, containers et agrès.
- Immatriculation des wagons et containers particuliers et location au public des wagons, containers et agrès de la S. N. C. F. (en liaison avec les Scos T. et C.)
- Etude des programmes de commande, d'aménagement et de transformation des wagons G. V. et P. V., des fourgons à marchandises, des containers et des agrès (en liaison avec le S° T.)

Les Régions envoient au See M. les états et renseignements concernant le matériel et les transports, conformément aux directives reçues.

Les Régions étudient, transmettent et, le cas échéant, règlent conformément aux instructions reçues les demandes d'immatriculation et de location.

Elles participent aux études relatives aux programmes de commande de matériel et aux questions de l'Union R. I. V. — Elles font des propositions au sujet de ces études, notamment pour ce qui concerne l'aménagement et la transformation du matériel.

- Directives générales et contrôle sur les échanges du matériel, des containers et des agrès avec les Compagnies secondaires françaises.
  - Gestion du budget des dépenses d'agrès.
- Questions relatives à l'Union R. I. V. en liaison avec le See T.

#### B. - Transports.

#### Instructions Générales concernant les transports

#### en G. V. :

 Exécution du service de la messagerie, de la vitesse unique et des colis postaux.

#### en P. V. :

- Itinéraires d'acheminement, lotissement de wagons, wagonnage de colis de détail, acheminements spéciaux, trains complets, transports exceptionnels, etc.
- Organisation générale des trains G. V. et
   P. V. Interpénétration entre les Régions.
- Rôle, organisation et fonctionnement des diverses gares de triage et des divers centres de transbordement.
- Pesage des marchandises et prévention des avaries (en liaison avec les Services C. et T.).
- Exécution des transports sous le régime de la coordination.
- Contrôle général sur l'exécution des transports G. V. et P. V. notamment au point de vue des avaries et des retards.

#### C. - Divers.

- Présidence de la délégation de la S. N. C. F. à la Conférence internationale des Horaires des trains de marchandises.
- Questions de l'U. I. C. concernant le matériel (en liaison avec le Sco T) et les transports G. V. et P. V.

#### Instructions générales et contrôle sur les autres questions concernant le matériel et les transports :

- Etiquetage-Conditionnement des chargements.
  - Désinfection des wagons.
  - Rendement des manœuvres.
- Etudes et propositions concernant le règlement de 1897 (en liaison avec les Sees C. et T.).

Les Régions participent aux études d'ensemble concernant l'organisation des transports G. V. et P. V. et à vitesse unique. Elles font, le cas échéant, au See M. leurs propositions à ce sujet. Elles procèdent aux études détaillées qui les concernent.

Les Régions participent à la Conférence internationale des Horaires des trains de marchandises et à ses travaux préparatoires.

#### Etudes d'équipement des gares, en liaison, s'il y a lieu, avec les autres Services Centraux techniques intéressés:

- Engins de manœuvres (Programmes de commande et répartition entre les Régions).
  - Engins de manutention.
  - Etudes d'équipement spécial des triages.

#### III. — DIVISION CENTRALE DE LA RÉGLE-MENTATION ET DE LA SÉCURITÉ (Mc)

#### Règlements de sécurité.

- Préparation des règlements unifiés pour l'ensemble des Régions (en liaison avec les autres Services Centraux techniques intéressés).
- Direction des études de modification des règlements ou instructions de sécurité des Régions.
- Présentation au Ministre des textes à soumettre à l'homologation.

#### Accidents et incidents.

— Examen des dossiers paraissant justifier, soit une modification des règlements, soit une amélioration des installations.

#### Installations et travaux.

- Détermination des directives de principe, au point de vue de l'Exploitation, pour la signalisation, les enclenchements et toutes installations fixes en liaison, s'il y a lieu, avec les autres Services Centraux techniques intéressés.
- Orientation et coordination des projets des Régions, étude de l'ordre de priorité des travaux à effectuer.
- Examen des propositions qui sont transmises après étude au Service V.

#### Traités.

— Instructions générales concernant les traités de communauté, de voies de quai, d'embranchements particuliers (en liaison avec les Services Centraux intéressés et notamment, le cas échéant, avec le S<sup>®</sup> F.). Les Régions consultent le See M. avant toute étude de modification de leurs textes homologués, ainsi que de toutes instructions se rapportant aux règlements unifiés.

Les Régions procèdent aux enquêtes sur les accidents ou incidents et en transmettent les résultats.

Les Régions assurent toutes les études, compte tenu des directives reçues.

Elles consultent les Services Centraux avant d'entreprendre toute étude engageant un principe nouveau.

Elles soumettent les avant-projets au Service M., conformément aux instructions en vigueur.

Elles avisent le Service M. de l'achèvement des travaux désignés.

Les Régions préparent et soumettent les traités, conformément aux directives reçues.

## IV. — DIVISION CENTRALE DES AFFAIRES MILITAIRES (Md)

- Préparation et exécution des décisions de la Commission Centrale des Chemins de Fer.
- Transmission aux Régions des directives et instructions de la Commission Centrale.
- Etablissement et soumission au Directeur Général des mises au point périodiques des questions militaires d'ordre général intéressant les Régions sauf celles du ressort du S ° A.
- Coordination de l'organisation des transports militaires du temps de paix.
- Coordination des études relatives au Plan de Transport (transports stratégiques) y compris les repliements et les transports d'intérêt national.
- Adaptation des ressources en matériel roulant aux besoins du Plan.
- Répartition entre les Régions des crédits attribués pour la préparation du Plan de Transport.
- Etude des mesures générales de protection du personnel, du matériel et des installations de Chemin de fer, y compris le dispositif restreint de sécurité (DRS) et la garde des voies de communication.
- Répartition entre les Régions du matériel spécial et des matières à approvisionner pour la défense passive.
- Etude des questions techniques relatives à l'organisation et l'équipement des Sections de Chemins de fer de campagne (S. C. F. C.).

Directives pour l'instruction des agents supérieurs des S. C. F. C. et surveillance de cette instruction.

Nota. — Toutes ces questions sont à traiter s'il y a lieu, en liaison avec les autres Services Centraux techniques intéressés. Les Régions assurent toutes les études détaillées de transports militaires du temps de paix et de transports stratégiques, établissent et mettent en place toute la documentation relative au Plan de Transport, et assurent l'instruction théorique et pratique du personnel relative à ces transports.

Les Régions procèdent à l'étude détaillée des mesures d'application et assurent l'instruction du personnel.

Les Régions désignent et contrôlent le personnel des S. C. F. C., contrôlent la préparation de la mobilisation de leur Section et assurent, suivant les directives reçues, l'instruction du personnel.

## V. — DIVISION CENTRALE DU CONTROLE DU MOUVEMENT (Me)

Réception et interprétation des renseignements (Avis, Compte rendus, Statistiques) relatifs au fonctionnement des Services de Mouvement:

— Instructions relatives à la circulation des trains, autres que les règlements et instructions de sécurité.  Les Régions fournissent, dans les conditions prescrites, les avis, comptes rendus et statistiques prévus ci-contre.

- Contrôle général de la Régularité de la circulation.
- Fonctionnement de la Réunion Centrale et des Réunions Régionales de surveillance de la régularité de la circulation.
- Contrôle et coordination des organismes régionaux de surveillance immédiate de la circulation (P. C., permanences, postes de régulation).

Etude de l'organisation générale des relations téléphoniques.

— Directives d'ordre général relatives au service intérieur des gares.

Organisation et surveillance, en accord avec les S \*\* C. et F. : du contrôle de gare et du contrôle de route, et des services chargés de la répression des fraudes et des vols intéressant les marchandises.

- Organisation générale des Services d'Exploitation.
- Amélioration et unification des méthodes de travail des Services Régionaux, des arrondissements et des gares.
- Etude des questions générales concernant le mouvement. (Limites des Régions et des arrondissements d'exploitation, électrification, services maritimes et aériens, etc...) en liaison avec les Régions et les autres Services intéressés.
- Instructions relatives à la prévention des accidents du travail, destinées au personnel de l'Exploitation, en liaison avec le See P.
- Budget d'exploitation: Etablissement et révision pour les dépenses et recettes surveillées par le Service M. Gestion des crédits correspondants et répartition entre les Régions de la part qui leur est dévolue. Examen des questions de principe intéressant l'imputation des dépenses, en liaison avec le S<sup>®</sup> F.
- Budget d'établissement : établissement et révision, en ce qui concerne le mobilier et l'outillage de l'Exploitation.
- Contrôle des dépenses: Centralisation de tous les renseignements concernant les dépenses et les économies des Services de l'Exploitation.
- Fixation des effectifs autorisés des Services d'Exploitation des Régions.
- Contrôle des effectifs réels et surveillance de l'utilisation du personnel permanent et auxiliaire de l'Exploitation.

— Les Régions tiennent le S. M. au courant de toutes les modifications qu'elles envisagent dans leur organisation et leurs méthodes de travail.

- Les Régions adressent au See M. leurs propositions de budget d'exploitation et d'établissement pour l'ensemble des Services d'Exploitation, avec justifications.
- Les Régions adressent au See M. les relevés des dépenses effectuées, avec justifications.
- Les Régions adressent au S. M., dans les conditions prescrites, les statistiques d'effectifs réels et autorisés.

Directives en liaison avec le Service P. concernant:

- a) la politique des effectifs de l'Exploitation : recrutement, mises à la retraite, licenciements, détachements aux autres Services ;
- b) l'application des règles de travail : tableaux de service, roulements.
- Examen des candidatures des attachés des groupes I et II des Services de l'Exploitation.

Directives concernant l'instruction professionnelle du personnel des Services de l'Exploitation et les écoles régionales (en liaison avec les Socs P. et C.).

#### Traités. Contrats. Concessions.

- Directives générales pour l'utilisation des entreprises dans le Service de l'Exploitation.
- Préparation des traités intéressant plusieurs Régions.
- Etudes d'affermage de lignes secondaires : présentation des contrats au Comité de Direction et à l'Administration Supérieure.
- Etudes de révision ou de résiliation de concessions de lignes d'intérêt local, en liaison avec les Régions intéressées.
- Nota. Les études d'affermage et de révision de concessions sont faites en liaison avec les Services Centraux intéressés et, notamment, le cas échéant, avec les S°° F.

 Les Régions soumettent au S<sup>oo</sup> M. les questions de principe relatives à la réglementation du travail.

- Les Régions proposent les modifications jugées opportunes aux programmes d'examens professionnels ou du fonctionnement des écoles.
- Les Régions préparent en se conformant aux Directives générales reçues du S<sup>co</sup> M. les traités concernant leur Région, en soumettant seulement à ce S<sup>co</sup> les cas délicats ou soulevant des questions de principe.
- Les Régions préparent les contrats et les dénoncent en temps voulu pour en effectuer la révision périodique.
- Les Régions font connaître annuellement au See M. le bilan d'exploitation des lignes d'intérêt local et lui proposent la révision ou la résiliation des concessions déficitaires.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS

Nº HS20 BUREAU de la LIQUIDATION Société NOTE GÉNÉRALE NATIONALE SERIE ADMINISTRATIVE des CHEMINS DE FER Sous-Série Affaires Générales Nº 7-A6 FRANÇAIS M. Ffie far de Retificatif Paris, le 25 avril 1939.

### INSTRUCTION DES PLAINTES D'USAGERS INSCRITES SUR LES REGISTRES DES GARES

COL.

Nm. 10

Par dépêche C. F. 4-131 du 1er février 1939, M. le Ministre des Travaux Publics a décidé de modifier la procédure d'instruction des plaintes inscrites sur le registre tenu dans les gares en exécution des prescriptions de l'article 94 du décret du 11 novembre 1917.

Le registre continuera d'être tenu et la communication immédiate des plaintes au fonctionnaire qualifié du Contrôle continuera d'être assurée, conformément aux prescriptions de l'article 94 du décret du 11 novembre 1917 ; mais l'instruction des plaintes sera effectuée dorénavant par les agents de la S. N. C. F. et la mention en réponse, approuvée préalablement par le Chef d'Arrondissement du Service intéressé, sera inscrite sur le registre par les soins de la Société Nationale elle-même.

Les dispositions ci-après ont pour objet de permettre l'application de cette décision ministérielle.

Article 1.

Dès qu'une plainte est inscrite sur le registre d'une gare, le Chef de gare en envoie copie :

1°) - à l'Ingénieur des Mines de la circonscription correspondant de la Direction Générale des Transports. sans aucun commentaire ni observation. Pour les lignes non comprises dans les circonscriptions des Ingénieurs des Mines, la copie est adressée à l'Inspecteur des Transports de la Région, à Paris;

2°) - à son Chef d'Arrondissement, avec tous renseignements et explications à son Chef d'Arrondissement, avec tous renseignements et explications

Le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation, si les faits ayant motivé la plainte sont de son ressort et ne soulèvent aucune question générale ou de principe, procède à l'enquête utile et établit le texte de la réponse à inscrire sur le registre de la gare. Il adresse le texte de la réponse au Chef de gare intéressé qui l'inscrit, sur le registre, en regard de la plainte.

Le cas échéant, si le plaignant a exprimé le désir de recevoir la réponse dans une autre localité que celle desservie par la gare sur le registre de laquelle la plainte a été inscrite, le Chef d'Arrondissement qui a fait procéder à l'enquête adresse au Chef d'Arrondissement, dont dépend la gare désignée, le texte de la réponse à inscrire en regard de la mention :

> Plainte inscrite le..... par M..... (adresse) sur le registre de la gare de.....

#### Article 2.

Si les motifs de la plainte sont du ressort, soit d'un autre Arrondissement de l'Exploitation, soit d'un autre Service (par exemple: incident à un passage à niveau, envois de flammèches par une locomotive, etc...), le Chef d'Arrondissement transmet directement la copie de la plainte à son collègue intéressé, quel que soit le Service ou la Région à laquelle appartient ce dernier.

Le Chef d'Arrondissement intéressé, si les faits ayant motivé la plainte sont de son ressort et ne soulèvent aucune question générale ou de principe, procède à l'enquête utile, établit le texte de la réponse à inscrire sur le registre en regard de la plainte et adresse ce texte au Chef d'Arrondissement dont dépend la gare, qui a reçu la plainte et, le cas échéant, la gare désignée par le plaignant. Ce Chef d'Arrondissement procède ensuite comme il est dit à l'article 1.

#### Article 3.

Il est précisé que si les Chefs d'Arrondissement ont qualité pour arrêter le texte des réponses à inscrire sur le registre des gares, les Services Régionaux doivent être consultés pour toute plainte engageant une question générale ou de principe.

Ils se rapprochent, le cas échéant, des Services Centraux intéressés pour préparer les réponses. Ceux-ci en référent au Directeur Général en cas de besoin.

#### Article 4.

En principe, le délai d'instruction des plaintes déposées sur le registre des gares doit être limité à un mois.

Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un délai plus long était nécessaire pour rassembler les éléments d'une réponse complète, la mention suivante serait portée d'office sur le registre de la gare par les soins du Chef de gare à l'expiration du délai d'un mois :

« Un délai supplémentaire est nécessaire pour rassembler les éléments de réponse à la plainte ci-contre. Celle réponse sera inscrite dès que l'enquête entreprise sera terminée.»

Le Chef de gare avise le même jour son Chef d'Arrondissement. Ce dernier fait activer l'enquête en cours sur son terrain ou rappelle l'affaire à son Collègue intéressé.

#### Article 5.

Le texte de l'« Avis au Public » affiché dans les gares et stations du chemin de fer sera remplacé par le suivant :

#### AVIS AU PUBLIC

Dans chaque gare, un registre est mis à la disposition du Public :

1º - pour recevoir ses plaintes ou ses observations,

2º — pour l'aviser des suites administratives qu'elles auront reçues.

Dès que l'instruction est terminée et, au plus tard, dans le délai d'un mois, le résultat de l'enquête est inscrit sur le registre, en regard de chaque plainte ou observation.

La plainte peut être inscrite sur le registre d'une gare quelconque du réseau français au choix du plaignant.

Celui-ci trouvera, sur le même registre, dans le délai ci-dessus indiqué, la mention du résultat de l'enquête. De plus, lorsqu'il aura laissé son adresse et l'indication de la gare qui dessert son domicile, le résultat sera transcrit sur le registre de cette gare.

Le registre des plaintes n'est pas destiné à recevoir les demandes d'indemnités ; celles-ci doivent être formulées par lettre distincte adressée à la S. N. C. F.

Cet avis sera imprimé sous le N° M. 1543. Les Régions seront approvisionnées du nombre d'exemplaires qui leur est nécessaire, dans les conditions habituelles.

Le dernier alinéa de l'« Avis au Public » sera reproduit en tête de chacune des pages du registre des plaintes, lorsqu'il y aura lieu de procéder à l'impression de nouveaux registres.

#### Article 6.

Les Régions donneront les instructions utiles pour l'application des mesures prescrites ci-dessus et modifieront les prescriptions actuellement en vigueur pour les mettre en harmonie avec les nouvelles règles.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS DE FER

RECTIFICATIIF A LA NOTE GENERALE - SERIE ADMINISTRATIVE

SOUS-SERIE - Affaires Générales N° 7- A6 du 15 avril 1939.

"Instruction des plaintes d'usagers inscrites sur les registres des gares"

Paris, le 18 août 1941.

Col.

Nm 10

Le béquet ci-dessous est à coller sur les cinq premières lignes de l'article 1er.

En outre, les agents inscriront, en marge de la Note Générale précitée, la mention : "Modifiée par le Rectificatif nº 1. du 18 août 1941".

> Le Directeur Général. R. LE BESNERAIS.

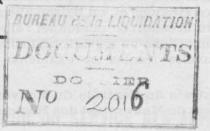
SOCIÉTÉ NATIONALE

## ANNEXES

## A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

D



Paris, le 1er Janvier 1939.

## ANNEXE 1

### ORGANISATION DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Le Service Central du Mouvement comprend cinq Divisions :

- La Division Centrale du Mouvement-Voyageurs, chargée des horaires des trains de voyageurs et des services routiers de voyageurs contrôlés par la S. N. C. F., de la circulation des voitures, fourgons et autorails, de la répartition du matériel voyageurs, et, d'une manière générale, des questions relatives au mouvement des voyageurs par fer et par route.
- La Division Centrale du Mouvement-Marchandises, chargée de la répartition du matériel marchandises, des horaires des trains de messageries et de marchandises, des acheminements G. V. et P. V., des transports en vagons complets et de détail, de la répartition du travail entre les gares de triage et entre les chantiers de transbordement, des méthodes de travail de ces gares et chantiers, et, d'une manière générale, de toutes les questions relatives au mouvement des marchandises.
- La Division Centrale de la Réglementation et de la Sécurité, chargée de l'étude des Règlements généraux et spéciaux relatifs à la circulation et de leur unification, de l'examen des projets d'installations intéressant le Service de l'Exploitation, et de l'examen des accidents et incidents (Enseignements à dégager pour l'avenir, règles de sécurité à appliquer, etc...).
- La Division Centrale des Affaires Militaires, chargée des études relatives au Plan de Transport et à la Défense passive du chemin de fer, de l'organisation et de l'instruction techniques des sections de chemins de fer de campagne et de la surveillance de l'exécution des transports militaires.

— La Division Centrale du Contrôle du Mouvement, chargée de gérer le Chapitre II du Budget d'Exploitation, de répartir les crédits entre les Régions, et de suivre les dépenses.

La Division centrale du Contrôle du Mouvement est également chargée de suivre l'utilisation du personnel du cadre permanent et auxiliaire des Services de l'Exploitation des Régions et, en liaison avec le Service Central du Personnel, les questions intéressant ce personnel : effectifs, recrutement, encadrement, avancement, conditions de travail, tableaux de service, roulements, formation professionnelle (écoles et examens) et prévention des accidents du travail.

En outre, la Division Centrale du Contrôle du Mouvement assure la surveillance générale des Services de Mouvement des Régions.

-- La visition Ciarro des Alleires Afficientes, cluberes des les les laituites a de l'empseur, et la la Définisation de characte les confectes de l'a grafce de de la magnetion des augres des confects de charactes de la con-

Billiar Pasquart san sel priza "Februard Wyser stability."

# ANNEXE 2 A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

### ORGANISATION DU SERVICE CENTRAL DU MATÉRIEL

Le Service Central du Matériel comprend cinq Divisions:

— La Division Centrale de la Traction, chargée d'assurer l'utilisation optima du parc moteur (locomotives à vapeur, électriques et autorails), d'améliorer les méthodes d'entretien de ce parc dans les dépôts et les méthodes d'utilisation du personnel et d'établissement des roulements.

La Division Centrale de la Traction étudie, en outre, avec le Service Central du Mouvement les questions de principe de signalisation et de sécurité et, avec le Service Central du Personnel, celles de réglementation du travail des agents de conduite. Elle dirige la politique de répartition et d'utilisation des combustibles commandés, d'après ses demandes, par le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés et arrête avec ce dernier la répartition des combustibles. Enfin elle centralise toutes les questions militaires relevant du Service Central du Matériel.

— La Division Centrale de Réparation du Matériel Moteur, chargée pour les locomotives à vapeur, tenders, locomotives et automotrices électriques, autorails et locotracteurs, de contrôler le travail des Grands Ateliers Régionaux, d'améliorer les méthodes et les organisations, d'étudier et de contrôler la répartition des réparations entre les divers Grands Ateliers des Régions et l'Industrie privée, de collaborer avec le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés en ce qui concerne la politique d'alimentation en pièces esseutielles et matières et la surveillance du stock, de préparer les commandes et contrats à passer avec l'Industrie privée.

— La Division Centrale des Voitures et Vagons, chargée en ce qui concerne les voitures et vagons, d'attributions analogues à celles de la Division précédente.

La Division Centrale des Voitures et Vagons est chargée, en outre, de la surveillance de l'entretien courant (visite, petites réparations, nettoyage), de l'étude des questions relatives à la circulation internationale du matériel roulant (R.I.V. et R.I.C.), et de collaborer avec le Service Central du Mouvement en vue de l'utilisation optima du parc remorqué.

— La Division Centrale des Etudes du Matériel, chargée de diriger les études, recherches et essais concernant le matériel nouveau, les installations fixes électriques relevant du Service Central du Matériel, et les modifications au matériel existant.

Les études de matériel nouveau, recherches et essais sont confiés à des Régions désignées: une Région est spécialement chargée des études de standardisation et de normalisation. Les études d'amélioration du matériel existant sont faites, en principe, dans chaque Région intéressée.

- La Division Centrale du Service Général, qui comprend notamment :
- La Subdivision Centrale de la Comptabilité du Matériel, chargée de gérer le Chapitre III du Budget d'Exploitation, ainsi que les Budgets de premier Établissement du matériel roulant et de mobilier et outillage de la S. N. C. F., de répartir les crédits d'Exploitation entre les Régions, de suivre les dépenses, ainsi que les prix de revient des travaux exécutés.
- La Subdivision Centrale de l'Outillage et des Aménagements chargée, en liaison avec les Divisions précédentes, d'orienter et de contrôler les projets d'installations, de centraliser les études et les projets d'outillage, de préparer les acquisitions de gros outillage, de collaborer avec le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés pour l'approvisionnement du petit outillage.

La Division Centrale du Service Général est également chargée de suivre, en liaison avec les Divisions précédentes, l'utilisation du personnel du cadre permanent et auxiliaire des Services du Matériel et de la Traction des Régions et, en liaison avec le Service Central du Personnel, les questions intéressant ce personnel : effectifs, recrutement, encadrement, avancement, conditions de travail, tableaux de service, roulements, prévention des accidents du travail et formation professionnelle (apprentissage, écoles et examens).

Enfin elle contrôle la coordination technique des laboratoires.

#### ANNEXE 3

## A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

### ORGANISATION DU SERVICE CENTRAL DES INSTALLATIONS FIXES

Le Service Central des Installations Fixes comprend trois Divisions :

— La Division Centrale de l'Entretien, chargée de gérer le Chapitre IV du Budget d'Exploitation, de répartir les crédits entre les Régions et de suivre les dépenses.

Elle suit l'utilisation du personnel du cadre permanent et auxiliaire des Services de la Voie et des Bâtiments des Régions et, en liaison avec le Service Central du Personnel, les questions intéressant ce personnel: effectifs, recrutement, encadrement, avancement, conditions de travail, tableaux de service, roulements, formation professionnelle (apprentissage, écoles et examens) et prévention des accidents du travail.

Elle étudie et améliore les techniques, les méthodes et l'outillage.

Elle collabore avec le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés pour la surveillance des stocks; elle assure directement l'approvisionnement des rails, des traverses et de certains appareillages électriques des installations de sécurité.

Elle contrôle l'établissement des programmes généraux d'entretien et d'outillage et leur exécution; elle assure la répartition des moyens et engins divers, ainsi que celle des travaux entre les ateliers des Services de la Voie et des Bâtiments, des Régions.

Elle dirige les études du Matériel Fixe et de la signalisation, les travaux de laboratoires et les essais; elle établit les spécifications. Elle fait appel, pour une partie de cette tâche, au Service de la Voie et des Bâtiments de certaines Régions spécialement désignées.

— La Division Centrale des Études, chargée de préparer, en liaison avec les Services du Mouvement et du Matériel, puis de gérer le budget de Travaux complémentaires de la S. N. C. F., de répartir les crédits entre les Régions, de suivre les travaux et les dépenses, ainsi que les prix de revient des travaux exécutés.

Elle contrôle la préparation des projets du compte d'Etablissement et divers, notamment des projets à surtaxes. Elle assure la présentation des projets soumis à l'approbation de l'autorité supérieure, contrôle l'exécution et procède à la vérification technique des marchés.

Elle dirige les études générales concernant les installations du chemin de fer et les études techniques des ouvrages d'art et de bâtiment; elle établit les dessins-types, cahiers des charges, séries de prix et marchés-types. Elle fait appel, pour une partie de cette tâche, au Service de la Voie et des Bâtiments de certaines Régions spécialement désignées.

— La Division Centrale du Service Général assure, en ce qui concerne le Service Central des Installations Fixes, l'étude des questions d'ordre général ou d'ordre administratif concernant notamment l'application du Cahier des Charges de la S. N. C. F., les traités d'embranchements particuliers, le régime des voies ferrées des ports, etc...

Elle centralise les questions relevant de l'U. I. C. Elle étudie les questions soulevées par les rapports de la S. N. C. F. avec l'Administration des P. T. T. et les autres administrations publiques.

Elle suit toutes les questions de principe relatives aux passages à niveau (suppressions de barrières, modifications de régime, annonce, etc...), sauf celles de personnel; toutefois, pour ce qui concerne la suppression des P. N., son rôle se limite à la coordination des programmes d'ensemble.

Cette Division est chargée de suivre, en liaison avec le Service Central du Mouvement, toutes les affaires militaires relevant du Service Central des Installations Fixes.

## ANNEXE 4 A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

#### ORGANISATION DU SERVICE CENTRAL DU PERSONNEL

Le Service Central du Personnel comprend deux Divisions :

La Division Centrale de l'Administration du Personnel, chargée de la préparation des instructions relatives à l'administration du Personnel (notamment en ce qui concerne l'application de la Convention Collective), des relations avec les délégations du personnel et les organisations syndicales, des rapports avec l'Autorité Militaire concernant la situation militaire des agents et de l'administration du personnel de tous grades des Services de la Direction Générale et des Services Centraux de la S.N.C.F. (à l'exception toutefois du personnel des Services Financiers et du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés).

Cette Division, est, en outre, chargée de suivre, en liaison avec les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes, les questions relatives aux effectifs, au recrutement, à l'encadrement, à l'avancement, aux conditions de travail du personnel, aux tableaux de service et aux roulements, à la formation professionnelle du personnel (apprentissage, écoles et examens).

La Division Centrale du Service Social et Médical, chargée de toufes les questions relatives au Service Social de la S.N.C.F., de toutes les questions relatives aux Services Médicaux, à l'organisation des loisirs du personnel et au logement des agents et de suivre, en liaison avec les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes, les questions relatives à la prévention des accidents du travail.

Le Directeur du Service Central du Personnel est chargé par ailleurs du Service des Retraites sauf en ce qui concerne les questions comptables et financières pour lesquelles ce Service relève du Directeur des Services Financiers.

eges

## ANNEXE 5

## A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

Le présent lirage annule et remplace la page 8 du lirage du 1° Janvier 1939 des Annexes à l'Ordre Général n° 19

### ORGANISATION DU SERVICE COMMERCIAL

Le Service Commercial comprend cinq Divisions :

— La Division Centrale des Affaires Commerciales Générales et de la Publicité Commerciale, chargée des études d'ensemble : modifications générales de tarifs en vue de l'équilibre financier, directives d'ordre général sur la politique tarifaire, l'organisation des services du trafic, tant au Service Commercial que dans les Régions, questions d'ordre budgétaire intéressant le Service Commercial. Elle est chargée en outre de la documentation générale d'ordre commercial, des questions relatives au service des colis postaux, de la fixation de la rémunération des services rendus en vertu de son Cahier des Charges par la S.N.C.F. à l'Administration des P.T.T., des questions d'ordre commercial intéressant à la fois les trafics voyageurs et marchandises et des Représentations à l'étranger.

D'autre part, elle suit toutes les questions générales de publicité commerciale en liaison, lorsqu'il y a lieu, avec le Secrétariat Général. Elle assure directement la réalisation de la publicité de caractère général. Elle prépare les directives utiles aux Régions sur les questions de publicité régionale ou locale que celles-ci sont chargées de traiter elles-mêmes.

- La Division Centrale du Trafie Voyageurs (trafic intérieur et trafic international), chargée de suivre l'évolution du trafic voyageurs, d'assurer ou de diriger l'étude des questions concernant ce trafic et de gérer les tarifs voyageurs. Cette Division prépare les directives utiles aux Régions au sujet de la prospection du trafic. Elle s'occupe des questions relatives aux transports effectués par la S.N.C.F. pour le compte des services publics autres que les P.T.T., de l'établissement des statistiques commerciales de voyageurs, des études et directives sur les questions de distances et d'ouverture des gares.
- La Division Centrale du Trafie Marchandises (trafic intérieur et trafic international), chargée de suivre l'évolution du trafic marchandises, d'assurer ou de diriger l'étude des questions concernant ce trafic et de gérer les tarifs marchandises. Cette Division prépare les directives utiles aux Régions au sujet de la prospection du trafic. Elle s'occupe des questions relatives aux transports effectués par la S.N.C.F. pour le compte des Services publics autres que les prestations fournies aux P.T.T. en vertu de son cahier des charges, de l'établissement des statistiques commerciales de marchandises, des études et directives sur les questions de distance, d'ouverture des gares, des réclamations et détaxes.
- La Division Centrale de la Coordination, chargée de la direction et de la surveillance générale des travaux de coordination (rail-route, rail-eau, rail-cabotage, rail-air) notamment pour ce qui concerne les questions relatives à l'application des textes législatifs et réglementaires, à l'établissement ou à l'application des plans de transport et des accords de partage de trafic.

Elle est chargée en outre des questions relatives aux services prolongeant ou remplaçant le chemin de fer ainsi que des questions se rapportant à l'activité de la S.C.E.T.A.

- La Division Centrale de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes qui comprend :

la Subdivision « Études et Inspection des gares », chargée de toutes études et instructions relatives à la comptabilité des gares, de la vérification sur place des caisses et des comptabilités des gares, des bureaux officiels de la S.N.C.F. à l'étranger et des agences de voyage, ainsi que des enquêtes concernant les recettes du trafic;

la Subdivision de la Comptabilité des Recettes, chargée de la centralisation de la comptabilité des gares, de la statistique hebdomadaire des recettes du trafic, du contrôle de la comptabilité des remboursements, de la mise en paiement des remboursements centralisés, de la facturation des transports de matériel aux Administrations publiques et de la facturation des transports militaires;

la Subdivision du Contrô e des Resettes Murchanlises, churgés du contrôle de la Comptabilité du trafic marchandises (trafic français et trafic international), de la vérification des taxes, des décomptes et liquidation des comptes avec les Administrations française et étrangères des Postes, de l'exécution de la statistique commerciale des transports de marchandises, du contrôle du mouvement du matériel roulant, des agrès et des cadres;

la Subdivision du Contrôle des Recettes Voyageurs, chargée du contrôle de la comptabilité du trafic voyageurs et bagages, de la taxation et de la facturation des transports de voyageurs à régler par les Administrations publiques, et en outre de l'impression des billets.

C 6 8 3

## ANNEXE 6 à l'Ordre Général nº 19

2010

Le présent tirage annule et remplace les pages 9 et 10 du tirage du 1° janvier 1945 des Annexes à l'Ordre Général n° 19

## ORGANISATION DU SERVICE DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET DES FINANCES

Le Service de la Comptabilité Générale et des Finances comprend:

- 1° La Division de la Caisse Générale.
- 2º La Division de la Comptabilité Générale.
- 3º La Subdivision des Affaires Générales et de la Trésorerie.
- 4° Les Détachements de province.

#### 1º — La Division de la Caisse Générale comprend :

- La Subdivision des Règlements, chargée de l'exécution des paiements et encaissements.
- La Subdivision de la Comptabilité de Caisse, chargée de la tenue des comptes courants bancaires et assimilés, de la comptabilité des mouvements de fonds et de la centralisation des écritures comptables de la Caisse Générale.

#### 2º — La Division de la Comptabilité Générale comprend :

- L'Inspection Générale des Comptabilités, chargée de la rédaction des Instructions comptables (4), de l'étude des clauses comptables d'ordre général à insérer dans les traités, marchés, accords et conventions, et de toutes vérifications comptables dans les Services et Ltablissements de la S. N. C. F. et dans les organismes ayant avec celle-ci des relations financières.
- La Subdivision des Écritures Générales, chargée de la comptabilité des dépenses générales, opérations financières, charges d'emprunt et produits de placement de fonds, de la centralisation et de la surveillance de l'ensemble des écritures comptables de la S. N. C. F., de la liquidation des comptes de fin d'année, des relations avec la Commission des Comptes et la Mission du Contrôle financier.
- La Subdivision du Mandatement, chargée du mandatement des dépenses pour les Services Centraux et les approvisionnements, de la comptabilité des mandats de paiements et de recette, de la poursuite du recouvrement de ces derniers et de la comptabilité de la solde de divers Services.
- La Subdivision des Comptes divers, chargée de la tenue des comptes particuliers de débiteurs et créanciers, et notamment de ceux des avances au personnel et des oppositions sur traitements, des collectivités et administrations publiques, des surtaxes locales temporaires, des chemins de fer secondaires et, éventuellement, étrangers, des représentations à l'étranger.

### 3º — La Subdivision des Affaires Générales et de la Trésorerie est chargée :

- De l'étude des questions d'ordre général et des études de caractère actuariel ou financier. (2)
- De la gestion de la trésorerie et, en particulier, de toutes opérations de Bourse, de change et de crédit à court et à long terme, des négociations avec les Etablissements financiers français et étrangers.
  - De la gestion du personnel du Service.
- 4º Les Détachements de province, sont chargés de la gestion de la trésorerie dans leur zone d'action respective, ainsi que de certaines des attributions de caisse et de comptabilité s'y rapportant.

<sup>(1)</sup> Autres que les Instructions comptables destinées aux gares et émanant de la Division de la Comptabilité et du Contrôle des Recettes du Service Commercial.

<sup>(2)</sup> La Subdivision est notamment obligatoirement consultée sur toute question se rapportant, même à titre accessoire, au change et au crédit.

Marrial frenche du 10 farmer 1939

## ANNEXE 7

## A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

## ORGANISATION DU SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS COMMANDES ET MARCHÉS

Le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés comprend six divisions :

La Division des Approvisionnements, chargée notamment de contrôler le travail des Magasins des Régions, d'en améliorer les méthodes et les organisations, d'en mettre en commun les stocks pour l'ensemble de la S. N. C. F., de fixer les règles à suivre pour le déclenchement des réapprovisionnements (détermination des stocks minima et des stocks critiques notamment), d'établir la nomenclature des matières de la S. N. C. F., de recevoir les fiches d'excédent, d'alerte et de pénurie, établies par les Magasins et de faire le nécessaire en cas de réclamation des Services consommateurs.

La Division des 'Achats et des Ventes, chargée de recevoir des Régions ou des Services Centraux les demandes de réapprovisionnement pour tous les articles commandés par le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés (1) (à l'exception des combustibles solides et de l'énergie électrique), de préparer les commandes correspondantes, de suivre jusqu'au règlement définitif les commandes passées, de régler, d'accord avec les autres Divisions intéressées, les litiges avec les fournisseurs, de préparer les avenants, de procéder aux ventes de toutes les vieilles matières et objets impropres au Service du Chemin de fer.

La Division du Contrôle des fabrications, chargée de suivre certaines commandes au point de vue du délai (et, à cet égard, de prévenir tout retard et de s'efforcer, le cas échéant, de rattraper les retards), d'assurer, s'il y a lieu, la surveillance technique des fabrications, de jouer le rôle d'informateur technique et commercial, et de procéder aux enquêtes qui lui sont confiées, d'établir les spécifications techniques qui ne sont pas préparées directement par les Services Centraux Techniques.

<sup>(1)</sup> Les commandes de rails et de ballast et provisoirement de traverses en bois, ainsi que les marchés de travaux proprement dits, de gros outillage, de matériel roulant, de matériel d'études, de prototypes et de certains matériels électriques spéciaux, les concessions et les affermages sont préparés par les Services désignés par le Directeur Général.

La division du Contrôle des fabrications fonctionne, au point de vue administratif, sous l'autorité du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés, et au point de vue technique, sous l'autorité directe des Services Centraux Techniques.

La Division des Combustibles, chargée de l'approvisionnement de tous les combustibles solides: à ce titre elle assume l'achat, la réception et l'expédition au départ des mines, ports et gares frontières, suivant les programmes arrêtés d'accord avec le Service Central du Matériel (Division Centrale de la Traction).

La Division de l'Énergie électrique, chargée des questions de production, de transport haute tension, d'achat et de vente d'énergie électrique; elle traite notamment à ce titre toutes les questions concernant l'exploitation des usines, des postes de transformation et des lignes à haute tension et prépare les instructions et directives utiles, elle suit les questions intéressant les Sociétés diverses d'électricité dans lesquelles la S. N. C. F. a des participations.

La Division du Contrôle des Marchés, chargée, d'une part, de préparer les règles unifiées d'établissement des contrats et, d'autre part, de contrôler les contrats de toute espèce préparés par les divers Services de la Société Nationale, ce contrôle étant a priori ou a posteriori selon les cas et l'importance des contrats.

Elle donne, notamment, un avis a priori sur les contrats soumis à l'approbation du Conseil, du Comité, du Président et du Directeur Général et sur les contrats soumis à la Commission des Marchés; elle représente la Société Nationale à cette Commission avec l'assistance du Service Technique ou de la Région qui a préparé le contrat.

Elle contrôle en principe la liquidation et le règlement de tous les marchés et traités, mais dans un but de simplification, seule la liquidation de ceux d'une certaine importance lui est soumise d'office par les Services liquidateurs; pour le surplus, elle procède par sondages et désigne aux Services liquidateurs les marchés et traités dont elle désire vérifier la liquidation.

Le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés, est chargé, en outre, de gérer le compte des Approvisionnements de la S. N. C. F. et de suivre les questions de mobilisation industrielle.

adelez suc Palmyera en Brazo son d'italio, la la la preventa de preventa per celand

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

D

## ANNEXE 1

Le présent tirage annule et remplace celui de l'Annexe 1 à l'Ordre Général nº 19 du 1° janvier 1939

### ORGANISATION DU SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Le Service Central du Mouvement comprend six Divisions :

- La Division Centrale du Mouvement-Voyageurs, chargée des horaires des trains de voyageurs et des services routiers de voyageurs contrôlés par la S.N.C.F., de la circulation des voitures, fourgons et autorails, de la répartition du matériel voyageurs, et, d'une manière générale, des questions relatives au mouvement des voyageurs par fer et par route.
- La Division Centrale du Mouvement-Marchandises, chargée de la répartition du matériel marchandises, des horaires des trains de messageries et de marchandises, des acheminements G.V. et P.V., des transports en wagons complets et de détail, de la répartition du travail entre les gares de triage et entre les chantiers de transbordement, des méthodes de travail de ces gares et chantiers, et, d'une manière générale, de toutes les questions relatives au mouvement des marchandises.
- La Division Centrale de la Réglementation et de la Sécurité, chargée de l'étude des Règlements généraux et spéciaux relatifs à la circulation et de leur unification, de l'examen des projets d'installations intéressant le Service de l'Exploitation, et de l'examen des accidents et incidents (Enseignements à dégager pour l'avenir, règles de sécurité à appliquer, etc.).
- . La Division Centrale du Contrôle du Mouvement et des Affaires Militaires, chargée de la surveillance de l'exécution des transports, tant commerciaux que militaires, des Plans de transports militaires, de la défense passive du chemin de fer, et de l'organisation et de l'instruction techniques des sections de chemins de fer de campagne.

- La Division Centrale du Service Général, chargée des questions d'organisation des Services de l'Exploitation, d'utilisation du personnel de ces Services, de l'administration de ce personnel en liaison avec le Service Central du Personnel, de la gestion du Chapitre II du Budget d'Exploitation en liaison avec le Service du Budget et, d'une manière générale, de toutes les questions d'ordre général intéressant l'ensemble des Services de l'Exploitation.
- La Division Centrale de Surveillance Générale, chargée de l'organisation et du contrôle de la Prévention et de la Répression des vols et des fraudes, en liaison avec le Service Central du Personnel et le Service de la Comptabilité Générale et des Finances.

Paris, le 1er mars 1945.

Le Directeur Général,

J. GOURSAT.

Société NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS RECTIFICATIF Nº 3

du 1er janvier 1939

« Organisation et attributions des Services Centraux de la S.N.C.F. »

D

Paris, le 1° mars 1945.

Par suite des modifications intervenues récemment dans l'organisation du Service Central du Mouvement, des rectifications ont été apportées à l'Annexe 1 de l'Ordre Général n° 19.

En consequence, l'Annexe précitée doit être annulée et remplacée par le texte ci-joint.

Le Directeur Générat,

J. GOURSAT.

80/W. 33.517. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg, C.O.T., Nº 31-1372 (3477) - Marché 201

## Société nationale

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS RECTIFICATIF Nº 4
A L'ORDRE GÉNÉRAL Nº 19

du 1 ar Janvier 1939

« Organisation et attributions des Services Centraux de la S.N.C.F. »

D -

Paris, le 1ºr juillet 1945.

Par suite des modifications intervenues récemment dans l'organisation du Service de la Comptabilité Générale et des Finances des rectifications ont été apportées à l'Annexe 6 de l'Ordre Général nº 19.

En conséquence, l'Annexe précitée doit être annulée et remplacée par le texte ci-joint.

Le Directeur Général,
J. GOURSAT.

SOCIÉTÉ NATIONALE

des

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Me

## NOTE GÉNÉRALE

SERIE M. - Affaires Générales Nº 3-A3

SERIE M. T. - Utilisation et Circulation du matériel Nº 3-A-

SERIE V.B. - Affaires Générales Nº 4-A3

COL.

Nm. 15

Paris, le 8 septembre 1938.

#### BUREAU de la LIQUIDATION MANŒUVRES PAR MACHINES DECOMPTE DU TRAVAIL ET IMPUTATIONS BUDGÉTAIRES

#### INTRODUCTION

La présente Instruction a pour but de fixer les règles d'après lesquelles doivent être prévues, constatées et imputées les manœuvres effectuées par le Service de l'Exploitation à l'aide des machines affectées à ce travail, pour le compte des divers Services ou pour le compte de tiers. Les chefs d'Arrondissement de l'Exploitation s'inspirent des indications ci-après pour faire donner, en cas de nécessité, toutes précisions utiles aux chefs de gare qui détiennent sur le même objet une Instruction Générale succincte.

# 1 exemplar A. — Les manœuvres peuvent être rangées dans l'une des catégories suivantes :

- a) manœuvres de gare;
- b) desserte des embranchements situés en dehors des gares;
- c) manœuvres particulières pour le compte du Service du Matériel et de la Traction;
- d) manœuvres particulières pour le compte du Service de la Voie et des Bâtiments (sauf les manœuvres des trains de service qui sont décomptées avec le travail global effectué par les machines de ces trains dans les conditions prévues par une Instruction

Les manœuvres de gare comprennent, outre les opérations effectuées pour les besoins des gares elles-mêmes, la desserte des embranchements particuliers situés à l'intérieur des gares, ainsi que la desserte normale des établissements du Matériel et de la Traction et de la Voie et des Bâtiments dans des conditions précisées à l'article 7.

#### B. - Les machines utilisées aux manœuvres sont à distinguer :

- a) au point de vue de leur nature, en :
- machines à vapeur lourdes (4 essieux couplés ou plus);
- machines à vapeur légères (3 essieux couplés ou moins);
- machines électriques;
- locotracteurs.

- b) au point de vue de leur affectation, en :
- machines spécialement affectées aux manœuvres de gare ;
- machines de réserve;
- machines de trains.
- c) au point de vue de leur conduite, en :
- machines conduites par 2 agents;
- machines conduites par 1 agent.

#### CHAPITRE I

#### Programme des machines de manœuvres

Généralités. Définitions. Article 1°. L'utilisation des machines pour les manœuvres doit faire l'objet d'un programme établi à l'avance par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation d'accord avec les Chefs d'Arrondissement du Matériel et de la Traction, sur les propositions des Chefs de gare, étudiées et approuvées par les Inspecteurs de Section.

Le programme des machines de manœuvres doit être établi à chaque changement de service dans les conditions les plus économiques possibles et correspondre aux manœuvres à effectuer en période de trafic moyen. Les types des machines affectées doivent correspondre au travail à accomplir ; leur puissance doit notamment être adaptée au tonnage des rames à remorquer et à la nature des opérations à effectuer (débranchement, formation, manœuvres au lancer, etc.).

Toute période de machine, quelle que soit sa durée, figurant à ce programme et prévue en permanence, est dite période régulière.

Le programme permanent des manœuvres est obligatoirement complété par un certain nombre de variantes prévues à l'avance pour être appliquées rapidement en cas de fluctualion du trafic.

Les variantes sont de deux sortes:

1° Pour le cas de hausse du trafic prévue, notamment, pour faire face à certains trafics saisonniers, un certain nombre de périodes supplémentaires sont incorporées dans des roulements spéciaux à mettre en vigueur dans un délai de 48 heures au maximum sur la demande des gares intéressées.

Les périodes en question prennent le nom de périodes facultatives et on dit qu'elles sont régularisées lorsque les roulements spéciaux qui les comprennent sont mis en vigueur.

2° Pour le cas de baisse du trafic, des suppressions ou réductions (tous les jours ou certains jours seulement) doivent être également envisagées.

Des périodes de manœuvres ne figurant pas au programme permanent ni à ses variantes, peuvent cependant être rendues nécessaires par des besoins imprévus. Ces périodes sont dites périodes exceptionnelles.

Les qualificatifs de « régulière », « facultative » et « exceptionnelle » sont également appliqués aux machines qui effectuent les périodes de manœuvres correspondantes.

Le programme permanent des manœuvres, établi par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, d'accord avec les Chefs d'Arrondissement du Matériel et de la Traction, est adressé en ce qui concerne le Service Régional de l'Exploitation, à la Division Régionale du Mouvement chargée de le contrôler; celle-ci se met d'accord avec la Division Régionale de la Traction pour y apporter les corrections utiles et modifier, s'il y a lieu, le type des machines affectées à chaque gare.

Le travail correspondant à ce programme est incorporé dans les roulements des agents du Service de la Traction.

Périodes de machines spécialement affectées aux manœuvres Article 2.

Dans les gares importantes, les durées de mise à disposition des machines spécialement affectées aux manœuvres sont réparties généralement en des périodes régulières et facultatives égales à la durée de la journée de travail du personnel utilisé à ce service (8 heures ou 6 heures 40 par exemple).

Ces périodes sont dénommées périodes normales par opposition aux périodes restreintes qui ne s'étendent que sur une durée inférieure. Des périodes restreintes doivent cependant être prévues d'accord entre les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction, en particulier pour certains chantiers d'importance secondaire et pour les programmes de baisse de trafic.

Utilisation des machines de réserve pour les manœuvres. Article 3. Lorsque les besoins du service exigent la présence, dans une gare non pourvue de dépôt, d'une machine de réserve, celle-ci peut, si son type le permet et après accord avec la Division Régionale de la Traction, être utilisée de façon régulière pour effectuer des manœuvres. Il est fait état de ces manœuvres dans les roulements du Service de la Traction. De même, pareille machine peut être utilisée pour des manœuvres exceptionnelles, après accord avec le Chef de Dépôt fournisseur, si le type de la machine et le service effectué par le personnel le permettent.

Mais si la gare dispose en outre d'une machine spécialement affectée aux manœuvres, cette dernière doit toujours être utilisée par priorité sur la machine de réserve.

Il peut être avantageux, inversement, d'utiliser comme machine de réserve une machine spécialisée aux manœuvres dans une gare déterminée.

Manœuvres par les machines des trains. Article 4. Pour la précision des indications données par le présent article, on appellera, pour une machine affectée à la remorque d'un train :

- a) manœuvres dans la gare d'origine, les manœuvres effectuées par la machine, immédiatement avant le départ du train qui prend naissance dans cette gare;
- b) manœuvres dans une gare de relais, les manœuvres effectuées par la machine du train, immédiatement après l'arrivée du train dont elle cesse d'assurer la traction, ou immédiatement avant le départ du train dont elle va assurer la traction;
- c) manœuvres dans la gare terminus, les manœuvres effectuées par la machine, immédiatement après l'arrivée du train qui y meurt;
- d) manœuvres dans une gare intermédiaire, les manœuvres effectuées par la machine pendant le stationnement du train qu'elle continuera à remorquer au départ de cette gare.

Les machines de trains utilisées aux manœuvres dans d'autres conditions que celles indiquées ci-dessus, sont assimilées aux machines spécialement affectées au service des manœuvres (articles 2 et 9).

Les manœuvres par machines de trains sont assujetties aux règles suivantes :

# 1º Manœuvres pour le service du train

Les machines des trains de toute nature ont à faire au départ, en cours de route et à l'arrivée, les manœuvres nécessaires pour le service de leur train.

Dans les gares d'origine, de relais et terminus du train, ces manœuvres ne doivent pas normalement excéder 10 minutes pour les trains de toute nature.

Des exceptions à cette règle peuvent être proposées d'accord par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction; les stationnements des trains sont prévus en conséquence, ainsi que les mises à disposition des machines de ces trains dans les roulements tracés par le Service de la Traction.

Ces exceptions visent notamment les gares d'origine, de relais et terminus, dépourvues de moyens propres de manœuvres et où l'on est obligé d'avoir recours à la machine titulaire pour effectuer, en tout ou partie, la formation ou la déformation du train, ce qui conduit à augmenter les délais normaux ci-dessus.

#### 2º Manœuvres étrangères au service du train.

Les machines des trains peuvent également être appelées à effectuer des manœuvres autres que celles nécessitées par le service de leur train (triage de voies de débords, desserte d'embranchements particuliers à l'intérieur des gares, pesage de vagons, etc...)

Ces manœuvres étrangères au service du train sont prévues pour les machines du service régulier après entente entre les Services de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction lorsque la gare où elles s'effectuent n'est pas en mesure d'utiliser pour ce travail une machine spécialisée aux manœuvres ou un locotracteur.

Il peut être également avantageux de les prévoir pour utiliser au mieux le stationnement d'un train dans une gare intermédiaire lorsque ce stationnement est imposé par les nécessités de tracé, ou le stationnement d'une machine dans une gare déterminée, entre deux trains qu'elle doit successivement remorquer.

#### 3º Durée normale des dites manœuvres.

La durée totale des manœuvres définies tant au paragraphe 1° qu'au paragraphe 2° ci-dessus doit être déterminée d'avance d'accord entre les deux services intéressés pour toute machine de train utilisée régulièrement dans une gare d'origine, de relais ou terminus lorsque cette durée régulière d'utilisation dépasse 10 minutes.

Les roulements sont tracés en conséquence.

Par contre, dans les gares intermédiaires du parcours d'un train, la durée effective des manœuvres effectuées pour le service du train et, dans les limites compatibles avec l'horaire, pour des besoins étrangers au service du train, ne fait l'objet d'aucune prescription restrictive dans chaque cas particulier, à moins que la chose ne soit rendue nécessaire pour satisfaire aux règles de travail du personnel. Dans ce dernier cas, les roulements mentionnent la durée des manœuvres à ne pas dépasser, laquelle est notifiée aux gares intéressées.

Mais si une gare intermédiaire dispose d'une machine spécialisée aux manœuvres ou d'un locotracteur, il est prescrit, en règle générale, d'utiliser au mieux ces moyens de manœuvres, de façon à réduire au minimum les stationnements des trains qui la desservent et la durée effective des manœuvres effectuées par les machines de ces trains.

Trajets de manœuvres. Article 5.

Un cas assez répandu dénommé « trajet de manœuvres » qui s'apparente à la fois au cas des manœuvres par machine spécialement affectée aux manœuvres de gare et au cas des manœuvres par machine de train, est celui d'une machine qui, partant d'une gare déterminée, revient à son point de départ après être allée soit manœuvrer soit conduire ou chercher des vagons dans une ou plusieurs gares ou embranchements rapprochés.

Une telle machine peut circuler avec une marche tracée ou non, haut le-pied ou en remorquant une rame de vagons.

Les stationnements dans les gares et les embranchements desservis sont ceux nécessités par l'importance des manœuvres à effectuer et les sujétions de la circulation.

Si la machine remorque une rame de vagons, cette rame est accompagnée par des agents de train ou des agents de gare.

Si la machine circule haut-le-pied pour aller seulement manœuvrer dans une gare voisine, elle n'est pas accompagnée.

- Le programme des manœuvres établi à chaque changement de service comprend les « trajets de manœuvres » et fixe :
- d'une façon générale, les gares d'origine et terminus des trajets de cette espèce et les itinéraires sur lesquels ils ont lieu ;
- d'une façon particulière, pour les parcours devant avoir lieu régulièrement, leur horaire exact si une marche leur est tracée ou leur horaire approximatif dans le cas contraire.

Remarque I. — Le terme « trajet de manœuvres » est adopté uniquement pour distinguer une catégorie de manœuvres au point de vue du décompte de ces manœuvres (article 10). Il n'implique pas nécessairement que la circulation de la machine en dehors des gares est assimilée à une manœuvre et que, par suite, les prescriptions réglementaires relatives aux mouvements de cette espèce lui sont applicables, pas plus d'ailleurs qu'à la rame de vagons qu'elle est appelée à remorquer.

Remarque 2. — Ne sont pas considérés comme « trajets de manœuvres » les parcours effectués par des machines remorquant des rames avec ou sans horaire déterminé entre deux chantiers d'une même gare.

# CHAPITRE II

# Demande et fourniture de machines pour les manœuvres

Manœuvres de gare pour le compte de l'Exploitation. Article 6.

Les Chefs de gare n'ont pas à demander les machines pour les manœuvres faisant partie des périodes régulières. Ces machines sont fournies d'office.

Les Chefs de gare se bornent à demander aux Chefs de Dépôt les machines facultatives ou exceptionnelles nécessitées par les besoins momentanés du service des manœuvres, et à transmettre les avis de suppression des périodes régulières, en cas de ralentissement du trafic.

En ce qui concerne les périodes facultatives à régulariser pendant une certaine période, en cas d'augmentation de trafic, les Chefs de gare doivent en saisir le plus longtemps possible à l'avance leur Chef d'Arrondissement qui fait le nécessaire pour la mise en vigueur du nouveau régime, après quoi aucune demande spéciale de machine n'est nécessaire.

La demande d'une machine facultative ou exceptionnelle doit parvenir au dépôt intéressé, en principe, quatre heures au moins avant l'heure fixée pour la mise à disposition.

Cette demande doit être faite par dépêche régulièrement enregistrée.

Dans le cas où on supprime une période régulière de machine spéciale ou lorsqu'on décommande une période facultative ou exceptionnelle primitivement demandée, l'avis correspondant doit parvenir au dépôt 2 heures au moins avant l'heure fixée pour le début de la période, faute de quoi une période de 3 heures reste à la charge de la gare.

Manæuvres pour le compte des Services de la Voie et Bâtiments et du Matériel et de la Traction.

# Article 7. Ces manœuvres concernent principalement la desserte des établissements de ces deux Services.

Trois cas sont à considérer :

- ler Cas. Desserte des Etablissements ou chantiers reliés par des embranchements aboutissant en dehors des gares (autres que celles effectuées par des trains de Service).
- 2° Cas. Manœuvres de desserte effectuées sur les établissements et chantiers desservis par des embranchements aboutissant dans les gares ou installés sur des voies de gare qui leur sont spécialement affectées (chantiers d'entretien, par exemple).
- 3° Cas. Manœuvres effectuées sur les voies des gares à la demande des établissements et chantiers du Matériel et de la Traction ou de la Voie et Bâtiments.

Pour toutes celles de ces manœuvres qui présentent un caractère régulier et permanent, leurs conditions (périodicité des dessertes, heures de desserte, temps à consacrer) sont arrêtées de façon aussi précise que possible :

- a) pour les manœuvres visées au les ci-dessus, par les Chefs d'Arrondissement de l'Exploitation, du Matériel et de la Traction et de la Voie et Bâtiments qui règlent la desserte par trains ou trajets de manœuvres;
- b) pour les manœuvres des 2° et 3° cas, par les Chefs des gares intéressées qui se mettent d'accord à ce sujet avec les représentants locaux des Services de la Voie et Bâtiments (Chefs de Section, de Magasin, d'Atelier, de District) et du Matériel et de la Traction (Chefs de Dépôt, Chefs d'entretien, dirigeants des Ateliers).

Il est tenu compte de ces manœuvres pour établir le programme permanent d'une gare déterminée.

L'organisation étant arrêtée, les gares effectuent d'office les manœuvres qui y sont prévues en même temps que leurs manœuvres propres, et les Services de la Voie et Bâtiments et du Matériel et de la Traction n'ont, par suite, aucune demande de manœuvres à formuler pour elles.

Il n'en est pas de même si l'un de ces Services se trouve dans la nécessité de faire effectuer des manœuvres n'entrant pas dans le cadre de celles prévues (desserte particulière ou supplémentaire, classement de vagons autre que le classement habituel, pesage, etc...).

Dans ce cas, le travail supplémentaire demandé doit faire l'objet d'une demande spéciale au Service de l'Exploitation.

Cette demande spéciale se fait par écrit et comporte un préavis adressé au moyen d'une dépêche régulièrement enregistrée et envoyée le plus longtemps possible à l'avance.

Si la gare estime que les travaux supplémentaires demandés ne peuvent pas être effectués à l'aide de ses périodes régulières de manœuvres, elle fait elle-même une demande de machine de manœuvres comme s'il s'agissait d'une période facultative ou exceptionnelle nécessaire pour ses manœuvres propres (article 12).

## CHAPITRE III

## Règles de décomptes des temps de manœuvres

Principes.

Article 8.

Le décompte des temps de manœuvres s'effectue dans 3 buts différents qui sont :

- a) la détermination dans certaines gares désignées, du rendement des machines de manœuvres de toute nature, par rapprochement du chiffre des temps de manœuvre et de celui des vagons manœuvrés;
- b) l'inscription au compte des différents Services utilisateurs, et l'imputation au budget de ces Services;
- c) l'évaluation des primes de travail et des allocations de combustibles du personnel de conduite par les soins du Service de la Traction, concurremment avec les éléments relatifs aux parcours.

Le mode de décompte à adopter est le même pour les deux premières de ces opérations fondamentales, et est indiqué aux articles 9 à 12.

Le décompte c) est traité au chapitre IV.

Mais quel que soit le décompte envisagé, le temps à compter une fois déterminé pour une même mise à disposition de machine, est toujours arrondi à la dizaine de minutes immédiatement supérieure.

Machines spécialement affectées aux manoeuvres et assimilées.

Temps à compter pour le rendement et l'imputation budgétaire.

Article 9.

Le temps à compter pour chaque période, quelle que soit su nature, est l'amplitude effective de la mise à disposition, diminuée des interruptions et pertes de temps, dans les conditions précisées ciaprès, et arrondie.

Il est au minimum de 3 heures pour une période facultative ou exceptionnelle.

Le début de la mise à disposition est caractérisé, en règle générale, par l'heure à laquelle la machine se présente à l'extrémité de la voie de sortie du Dépôt ou plus généralement du lieu de son remisage.

La fin de la mise à disposition est caractérisée inversement par l'heure à laquelle la machine se présente à l'entrée de ces voies.

Si le Dépôt n'est pas contigu au chantier où la machine doit être utilisée, tout en étant rattaché à la même gare que ce chantier, une consigne locale, établie d'accord entre le Chef de gare et le Chef de dépôt, précise dans chaque cas comment doivent être déterminés le début et la fin de la mise à disposition.

Si la machine est utilisée dans une gare autre que la gare de Dépôt, on est dans le cas du trajet de manœuvres (article 10).

Interruptions à déduire de la mise à disposition. — La durée de la mise à disposition doit être réduite :

- a) des interruptions supérieures à 1 h. 30, si le personnel de la machine et le Dépôt ont été informés une heure au moins à l'avance des heures de commencement et de fin de la période de coupure;
- **b**) des pertes de temps imputables au Service de la Traction énumérées ci-après :
  - ravitaillement de la machine en combustible,
  - retard à la sortie du Dépôt,
  - remplacement inopiné de la machine ou de son personnel,
  - soins inopinés donnés à la machine,

mais seulement si ces pertes de temps sont au moins égales à 10 minutes;

c) du temps pendant lequel la machine est mise à contribution pour effectuer un « trajet de manœuvres ».

Par contre, la durée à compter pour mise à disposition ne doit pas être réduite des interruptions de courte durée prévues et réglées d'avance d'accord entre les Services locaux de l'Exploitation et de la Traction et relatives :

- au ravitaillement en eau et aux soins à la machine,
- au remplacement de la machine ou du personnel.

Remarque importante. — Les temps de manœuvres à compter pour les périodes facultatives ou exceptionnelles, en particulier pour l'imputation budgétaire, sont, en général, les mêmes que ceux relatifs aux périodes régulières, en ce sens qu'ils ne subissent de majoration que s'ils sont inférieurs à 3 heures.

Cette simplification dans les modes de décompte implique que les demandes relatives à ces périodes ne soient faites que dans des cas bien justifiés, pour la bonne gestion du service des manœuvres.

Les Inspecteurs de Section et, le cas échéant, les Permanences communes exercent une surveillance particulière sur cette partie du service.

Machines de trains et trajets de manœuvres. Temps à compter pour le rendement et l'imputation budgétaire. Article 10. Pour les manœuvres effectuées par une machine de train (1) ou une machine effectuant un « trajet de manœuvres » dans les conditions précisées aux articles 4 et 5 le temps à compter est soumis aux règles particulières suivantes :

## 1º Manœuvres dans les gares d'origine, de relais, terminus.

Le temps de manœuvres n'est compté que pour les manœuvres dont la durée effective, habituelle ou accidentelle, est supérieure à 10 minutes.

Il est alors compté pour cette durée effective, arrondie.

#### 2º Manœuvres dans les gares intermédiaires.

Aucun temps de manœuvres n'est à compter.

D'une façon générale, sont considérés comme manœuvres pour l'application du 1° ci-dessus tous les mouvements effectués par la machine en dehors de ceux effectués pour les besoins de la machine elle-même ou de son personnel (le passage à une grue hydraulique, le garage de la machine à proximité d'une guérite ou d'un poste de mécaniciens font notamment partie de ces derniers)

En particulier, les garages sont à considérer comme des manœuvres, sauf si, en ce qui concerne les trains, ces mouvements sont compris dans la marche de ces trains.

Répartition du temps à compter entre les Services utilisateurs, en vue de l'imputation budgétaire. Article II.

Les durées de manœuvres comptées dans les conditions qui précèdent englobent toutes les maœuvres effectuées par le Service de l'Exploitation.

Il faut donc extraire, en vue des imputations budgétaires :

- une certaine quantité correspondant aux manœuvres effectuées pour le compte du Service de la Voie et des Bâtiments qui sera à mettre à la charge de ce Service.
- une certaine quantité correspondant aux manœuvres effectuées pour le compte du Service du Matériel et de la Traction qui restera à la charge de ce Service.

Le Chapitre II (Article 7 « Manœuvres pour le compte des Services de la Voie ou de la Traction ») définit les 3 cas de manœuvres à considérer.

Le temps de manœuvres à mettre à la charge de ces deux Services est déterminé pour chaque gare :

- a) par un forfait alloué par journée de desserte effective pour les manœuvres ayant un caractère régulier et permanent;
- b) par la durée réelle des manœuvres effectuées pour les travaux ayant fait l'objet d'une demande spéciale (2).

<sup>(1)</sup> Autres que celles assimilées aux machines spécialement affectées aux manœuvres.

<sup>(2)</sup> Toutefois, si, conformément au dernier alinéa de l'article 7, ces travaux ont obligé la gare à utiliser une période facultative ou exceptionnelle, la totalité de cette période est à la charge du Service demandeur.

Forfait des manœuvres régulières pour le compte des Services de la Voie et des Bâtiments et du Matériel et de la Traction. Article 12. Pour les dessertes correspondant au 1<sup>er</sup> cas de l'article 7, le forfait est calculé d'après le temps réel passé en moyenne à la desserte, non compris les parcours de la machine.

Pour les dessertes ou travaux divers des 2° et 3° cas, le Service de l'Exploitation conserve à sa charge les opérations suivantes, qui sont effectuées d'office à titre gratuit :

« Remise sans classement et passage une fois par jour au plus sur les voies affectées aux Établissement et Chantiers des Services voisins des vagons qui leur sont destinés. Prise sur les mêmes voies des vagons restitués et groupés autant que le permettent les dispositions des voies de l'établissement et le nombre des véhicules à manœuvrer. »

Pour ces mêmes travaux effectués de façon régulière et permanente, le forfait est donc égal à la durée réelle moyenne des manœuvres effectuées, diminuée de la durée théorique qui correspondrait aux travaux effectués à titre gratuit.

Pour une même gare et un même Service utilisateur (Voie et Bâtiments ou Matériel et Traction), le forfait journalier est la somme des éléments relatifs aux divers Établissements desservis.

Mais il doit être décomposé et réparti entre les périodes de manœuvres et trajets de manœuvres dont le programme comprend en particulier des travaux de cette nature.

Cette décomposition est nécessaire pour la récapitulation des temps de manœuvres dans les conditions précisées au Chapitre IV.

Les forfaits sont déterminés par entente entre les Chefs d'Arrondissement intéressés, à la suite de propositions faites d'accord par les Services locaux.

Ils sont révisés chaque année en vue du changement d'horaires du mois de mai. Ils peuvent être modifiés en cours d'exercice sur demande d'un des Services intéressés.

# CHAPITRE IV

# Constatation matérielle, récapitulation et comptabilisation des temps de manœuvres par machines

Constatation des manœuvres par machines.

Article 13.

Les temps de manœuvres par machines sont constatés:

a) En vue de l'imputation budgétaire et de la détermination

1º Pour les machines spécialisées aux manœuvres et assimilées :

Par la délivrance par les gares de « bons de manœuvres » faisant ressortir la durée effective des manœuvres.

2° Pour les machines des trains et de « trajets de manœuvres » manœuvrant dans les gares d'origine, de relais et terminus :

Par la délivrance par les gares en question de « bons de manœuvres » faisant ressortir la durée effective des manœvres effectuées, mais seulement lorsque cette durée est supérieure à 10 minutes.

Remarque. — Dans les deux cas, la durée des manœuvres, arrondie, est décomposée et répartie par Service utilisateur.

#### b) En vue de la comptabilisation du travail du personnel des machines :

Par les mêmes moyens que ci-dessus et de plus, pour les manœuvres des machines de trains ou de trajets de manœuvres dans les gares intermédiaires (et les embranchements de pleine voie), par l'inscription de la durée réelle des manœuvres sur le document fondamental « Traction » accompagnant le train ou la machine et servant à la prise en attachement du travail du Personnel (bulletin de traction ou son annexe, bulletin de machine, etc...).

Les modèles de bons de manœuvres utilisés et leur utilisation sont décrits à l'Annexe n° 1 à la présente Instruction.

D'autre part, les inscriptions et attachements prévus au paragraphe b) ci-dessus sont faits dans les conditions suivantes :

- pour les machines de trains, par le Chef de train ;
- pour les « trajets de manœuvres », par les Agents de l'Exploitation qui accompagnent la machine ou la rame qu'elle remorque, ou bien, si la machine n'est pas accompagnée, par les Agents des gares desservies qui sont chargés de la direction des manœuvres.

Ce sont d'ailleurs toujours ces derniers Agents qui, sauf le cas de manœuvre dans un embranchement de pleine voie, fixent la teneur des inscriptions à faire et des attachements à prendre.

Récapitulation des temps de manœuvres en vue de la détermination du rendement et de l'imputation budgétaire. Article 14.

La récapitulation des temps de manœuvres figurant sur les bons de manœuvres établis par les gares, est effectuée dans chaque Région par le Service du Matériel et de la Traction au moyen du procédé mécanographique.

A cet effet, les bons de manœuvres, remis aux mécaniciens et complétés par eux sont recueillis journellement par les Dépôts qui achèvent de les remplir.

Les Dépôts adressent, dans des conditions fixées par une instruction régionale, les éléments nécessaires à la récapitulation des manœuvres à la Section de Mécanographie du Service du Matériel et de la Traction.

Cette communication est faite, soit sous forme de l'envoi des bons de manœuvres eux-mêmes, soit sous forme de relevés périodiques établis par les Dépôts à partir de ces bulletins.

Le Service du Matériel et de la Traction établit et adresse au Service de l'Exploitation de la Région d'une part à la Division du Mouvement, d'autre part, à la Division Administrative, des relevés mensuels établis par Arrondissement d'Exploitation et faisant ressortir pour chaque gare :

1° la durée totale des manœuvres effectuées respectivement par machines spécialisées aux manœuvres et par machines de trains, décomposée par type de machine donnant lieu à une imputation différente (voir Annexe n° 2);

2º la décomposition de cette durée par Service utilisateur (Exploitation, Voie et Bâtiments, Matériel et Traction);

3º les périodes de manœuvres facultatives ou exceptionnelles effectuées;

4° pour certaines grandes gares, la décomposition de la durée totale des manœuvres par chantier.

A l'aide de ces renseignements, la Division Administrative notifie aux Arrondissements d'Exploitation les imputations budgétaires comme il est dit au Chapitre V. Quant à la Division du Mouvement, elle notifie aux Arrondissements, pour chacune de leurs gares, les durées totales de manœuvres décomposées comme il est dit aux §§ 1°, 2° et, s'il y a lieu, au § 4°

Les Chefs d'Arrondissement, en possession des renseignements reçus de la Division du Mouvement, les notifient aux gares de leur circonscription; ces renseignements sont utilisés, notamment, pour les gares désignées pour la fourniture des statistiques relatives au rendement des manœuvres.

Les Divisions Régionales du Mouvement ont toute latitude pour prescrire à certaines de leurs gares de prendre un attachement systématique des manœuvres effectuées par machines, de manière à suivre au jour le jour les dépenses correspondantes et à permettre en fin de mois, pour ces gares, une vérification des chiffres qui leur sont notifiés comme il est indiqué ci-dessus.

# CHAPITRE V

# Imputations budgétaires

Imputations au débit de l'Exploitation. Article 15.

La Comptabilité de l'Exploitation de la Région, en possession des renseignements fournis mensuellement par le Service du Matériel et de la Traction, convertit pour chacun des Arrondissements d'Exploitation les chiffres relatifs au Service de l'Exploitation en sommes partielles par application des taux horaires indiqués à l'annexe 2 (Tableau 1). Elle notifie à chaque Arrondissement les dépenses qui lui incombent.

La récapitulation de ces sommes lui fournit la somme totale correspondant à la dépense de « Manœuvres par machines » à imputer au § 1 de l'Article 6 du Budget d'Exploitation de la Région.

Imputation au débit du Service de la Voie et Bâtiments.

Le Service Régional du Matériel et de la Traction notifie Article 16. chaque mois directement à la Comptabilité du Service Régional de la Voie par Arrondissement, par gare d'attache des établissements desservis et par type de machine, la durée des manœuvres effectuées pour le compte de ce Service.

La Comptabilité du Service de la Voie, en notifiant à son tour ces renseignements aux Services locaux de la Voie intéressés, par l'intermédiaire des Arrondissements, se fait indiquer par ces Services locaux la répartition de ces manœuvres entre les divers travaux et approvisionnements effectués.

Les chiffres partiels obtenus sont convertis en sommes partielles par application des taux horaires indiqués à l'Annexe 2 (Tableaux 1 ou 2 suivant le cas) et sont imputés respectivement aux mêmes articles et paragraphes du Budget du Service de la Voie de la Région que les travaux ou approvisionnements correspondants.

Imputations au crédit du Service du Matériel et de la Traction.

Les relevés des manœuvres totales effectuées par Article 17. l'Exploitation (manœuvres pour le compte de l'ensemble des 3 Services) permettent au Service du Matériel et de la Traction d'évaluer la somme globale à imputer à l'Article 19, § 1, du Budget du Matériel et Traction (Crédits pour manœuvres par machines).

## CHAPITRE VI

## Dispositions diverses

Manceuvres sur les embranchements particuliers et militaires

Les manœuvres effectuées sur les embranchements parti-Article 18. culiers et militaires, à la demande des embranchés, par les machines de la S. N. C. F. (manœuvres autres que les manœuvres de desserte normale consistant à laisser et prendre les vagons à l'entrée de l'embranchement) sont facturées aux embranchés d'après le temps passé aux manœuvres.

D'autre part, si ces manœuvres ne sont pas effectuées à l'occasion de la desserte journalière et nécessitent par suite une desserte spéciale, le temps à facturer est basé sur la durée totale de la desserte et comprend notamment, lorsque l'embranchement est situé en dehors d'une gare, la durée du trajet aller et retour de la machine.

Les conditions dans lesquelles s'effectuent ces manœuvres et leur facturation sont indiquées dans le traité d'embranchement.

Les sommes perçues des embranchés sont basées sur un taux horaire moyen comprenant les dépenses de machines de manœuvres et celles d'agents de l'Exploitation.

Ce taux, qui tient compte des frais généraux et de l'amortissement, est indiqué, pour les embranchements militaires, à l'Annexe n° 2 à la présente Instruction Générale, ainsi que les modalités de son application.

En ce qui concerne les embranchements particuliers proprement dits, le taux des redevances perçues résulte des clauses particulières de chaque traité.

Manœuvres dans les gares communes avec les Compagnies Étrangères et Secondaires. Article 19.

Les traités ou accords de communauté entre la S. N. C. F. et les Compagnies Étrangères ou Secondaires définissent les travaux et par suite les manœuvres qui font partie du Service Commun de la gare.

Les manœuvres effectuées par les machines S.N.C.F. pour des travaux ne rentrant pas dans le cadre du Service Commun, sont décomptées et imputées comme les manœuvres des gares intérieures. En particulier, les taux utilisés sont ceux du Tableau n° 1 de l'Annexe n° 2 à la présente Instruction.

En ce qui concerne les manœuvres effectuées pour le Service Commun, elles peuvent suivant le traité:

- a) soit faire l'objet d'un accord forfaitaire;
- b) soit faire l'objet de modalités de décompte spéciales;
- c) soit faire l'objet du même mode de décompte que celles du régime intérieur.

Dans ce dernier cas, les taux à utiliser pour les imputations aux comptes de communauté, sont ceux indiqués au Tableau n° 2 de l'Annexe n° 2 à la présente Instruction. Ils comprennent les frais généraux et l'amortissement du matériel.

Les gares communes doivent donc prendre un attachement séparé des manœuvres effectuées pour le compte du Service Commun par les machines S.N.C.F. Les Instructions des Régions précisent dans quelles conditions ces manœuvres sont comptabilisées.

En ce qui concerne les manœuvres effectuées par les machines étrangères pour le Service Commun, les gares doivent également en prendre attachement, pour être à même de vérifier les comptes établis par les Administrations intéressées qui leur sont communiqués à cet effet.

Manœuvres
effectuées par
l'Exploitation
au moyen de
locotracteurs
gérés par le
Matériel et
Traction.

Article 20.

L'utilisation par le Service de l'Exploitation de locotracteurs gérés par le Service du Matériel et de la Traction est soumise aux mêmes règles que l'utilisation des machines (périodes de manœuvres de gare et trajets de manœuvres) en ce qui concerne le décompte des temps de manœuvres et la constatation matérielle du travail.

Les mêmes bons de manœuvres sont utilisables, moyennant l'inscription d'une mention particulière précisant la nature et le type de l'engin.

Les cas visés au présent article font l'objet, pour les Régions où ils se présentent, d'un examen particulier en ce qui concerne les taux d'imputation budgétaire à adopter.

Ces taux sont déterminés et mis en vigueur par le Service Central du Matériel.

En ce qui concerne le Service de l'Exploitation, l'imputation budgétaire des dépenses correspondantes s'effectue au sous-paragraphe a) du paragraphe 2 (Autres manœuvres) de l'article 6 du budget d'Exploitation de la Région, concurremment avec les éléments relatifs aux locotracteurs affectés au Service de l'Exploitation.

— Dans un même ordre d'idées, les gares désignées pour la fourniture des statistiques relatives au rendement des manœuvres, prennent un attachement séparé des temps de manœuvres correspondants qui sont frappés par rapport aux temps de manœuvres par machines, d'un coefficient de réduction pour le calcul du rendement.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

La mise en vigueur, à partir du 1° Janvier 1939, de la présente Instruction Générale, entraîne l'abrogation des Instructions ou parties d'Instructions actuellement en vigueur dans les Régions et dont l'énumération est donnée à l'Annexe n° 3 à la présente Instruction.

# ANNEXE Nº 1

#### Bons de manœuvres

(Articles 13 et 14 de l'Instruction Générale nº 44)

Les bons de manœuvres utilisés pour la constatation des manœuvres par le Service de l'Exploitation sont de deux modèles :

- a) Le modèle 1502 S. N. C. F. de couleur bulle, utilisé pour les manœuvres par machines spécialement affectées à ce service;
- b) Le modèle 1503 S. N. C. F. de couleur rose, utilisé pour les manœuvres par machines de trains et pour les manœuvres dans les gares desservies par un trajet de manœuvres.
- a) Bon de manœuvres mod. 1502 S.N.C.F. Chaque bon est extrait d'un carnet à souche et comprend, en dehors de l'en-tête à remplir par la gare, 4 cadres caractérisés chacun par les lettres A, B, C, D et qui sont à remplir respectivement et dans cet ordre par l'agent chargé de la direction des manœuvres, par le mécanicien, par le chef de gare (1) (ou son délégué) et par le Dépôt.

La souche de chaque bon ne comprend que les cadres A et B.

— le bon mod. 1502 S. N. C. F. comporte toutes les indications nécessaires à son établissement, et, par la suite, à la récapitulation des manœuvres par le Service Régional du Matériel et de la Traction dans les conditions précisées à l'article 14 de la présente Instruction Générale.

Les bons de manœuvres sont remis aux mécaniciens à l'expiration de la période de manœuvres.

Toutefois, dans certaines gares désignées dans chaque Région où le service des manœuvres a une importance particulière, les bons sont conservés par la gare pendant 24 heures pour être complétés et visés par le Chef de gare (ou son délégué), qui les fait ensuite parvenir au Dépôt.

b) Bon de manœuvres mod. 1503 S. N. C. F. — Chaque bon est également extrait d'un carnet à souche et comprend, en dehors de l'en-tête à remplir par la gare, 2 cadres caractérisés par les lettres A et B et qui sont à remplir respectivement par l'agent chargé de la direction des manœuvres et par le Dépôt.

<sup>(1)</sup> La répartition de la durée des manœuvres entre les services utilisateurs comprend l'attribution aux Services de la Voie et de la Traction d'une durée correspondant :

a) à la part du forfait relative à la période de manœuvres considérée;

b) aux manœuvres effectuées sur demande spéciale.

La souche ne comprend que le cadre A.

All of the state o

Les indications relatives au personnel de la machine, à son service ou roulement, sont relevées par le Dépôt sur le document de traction relatif au train ou au trajet de manœuvres corrrespondant. Le bon modèle 1503 S. N. C. F., qui est remis au mécanicien à l'issue de la manœuvre, doit être annexé à ce document.

Le bon modèle 1503 S.N.C.F. contient également toutes les indications nécessaires à la récapitulation des manœuvres par les Services Régionaux du Matériel et de la Traction.

Remarque I. — Dans le cas où le personnel d'une machine est remplacé au cours d'une période, il est établi un bon de manœuvres pour chaque équipe.

Remarque II. — La codification adoptée pour la récapitulation mécanographique des manœuvres est, en ce qui concerne les nºs de gares (ou de chantiers de manœuvres) et les nºs de nature du travail, arrêtée d'accord entre les Services Régionaux de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction.

| BON DE MA             |  | The state of the s |
|-----------------------|--|--|
|                       | NŒUVRES  | Carnet nº Bon nº   |
| ANT LES MANŒUVRES     | PARTIE A REMPLIR PAR LE MÉCANICIEN                           | PARTIE A REMPLIR PAR LE DÉPOT (2)  |
| euvré :               | Confirmation du numéro de machine  Tender  Nom du Mécanicien | N° de code ou index du Dépôt   |
| soit h                | No du Service ou du Roulement                                | Nº de code ou<br>index de la gare<br>ou du chantier  |
|                       | 1) deh _ àh soith  | Durée du<br>stationnement<br>en feu (4)  |
| (Signature)           | 3) deh àh soith  Total  Observations (3)                     | Durée totale de manœuvres  Conversion des manœuvres  |
| SMPLIR PAR LE CHEF DE | GARE   | en kilomètres  |
|                       | ( Voie h   | Barée N° de partielle Ordenn   |
| }h_                   | Exploitation h Traction h                                    | de maneuvres de maneuvres de manure de travail   |
| gare:                 |  | Yu, le Chef de Dépôt:  |
|                       | t d'attache  euvré:    soit                                  | Confirmation du numéro de machine  Tender Nom du Mécanicien  Euvré:    Nom du Chauffeur  |

NOTA. — Les cadres réservés à la codification sont, pour chaque élément comptable, divisés en un nombre de cases égal au maximum de caractères prévu par cette codification.

| e Arrondissement d'Exploitation e Arrondissement de Tractionc Arrondissement de la Voie |                  | Carnet<br>Bon r | t nº         |     | trains et traje<br>dans les gare<br>relais et term | es d'origine,          |
|---|------------------|-----------------|--------------|-----|--|------------------------|
| A   |                  |                 |              |     | B PARTIE RÉSI                                      |                        |
| Journée   | du               |                 | 19           |     | No de la machine                                   |                        |
| Gare de (1)   |                  |                 |              |     | No de code ou index<br>du Dépôt                    |                        |
|   |                  |                 |              |     | Nº matricule<br>du Mécanicien                      |                        |
| La machine n° monte   | du<br>Se par     |                 |              | (2) | N° matricule<br>du Chauffeur                       |                        |
|   | a manœuvi        |                 |              |     | No du Service<br>ou du Roulement                   |                        |
| de h  |                  |                 |              |     | No de code ou index<br>de la gare                  |                        |
| Durée réelle totale de  | la mise à dis    | positio         | n            | h   | Durée du station-<br>nement en feu                 |                        |
| Durée des interruptio   |                  |                 |              |     | Durée réelle des<br>manœuvres                      |                        |
| Durée des manœuvres à   |                  |                 | ( Voie       |     | Conversion des maneuvres<br>en kilomètres          |                        |
| (Durée effective ci-dessu<br>à la dizaine de minutes su<br>et réportie entre les        | s arrondie       | h               | Exploitation | b   | Durées partielles de manœuvres                     | No de code ou index de |
| et répartie entre les<br>utilisateurs   | services         |                 | Traction     | h., | par nature de travail                              | nature d<br>travail    |
| L'Agent chargé de   | la Direction des | manœut          | res :        |     | Yu, le Chef de                                     | Dépôt :                |

NOTA. — Les cadres réservés à la codification sont, pour chaque élément comptable, divisés en un nombre de cases égal au maximum de caractères prévu par cette codification.

# ANNEXE Nº 2

# Taux à appliquer pour l'imputation budgétaire ou la facturation des manœuvres par machines.

#### Cas Général.

#### Tableau nº 1.

| TYPES DES MACHINES                                       | PERSONNEL DE CONDUITE | TAUX HORAIRE |
|--|-----------------------|--------------|
| Machines légères (machines à 3 essieux couplés ou moins) | 2 agents. 1 agent.    | 60 francs.   |
| Machines lourdes (machines à 4 essieux couplés ou plus)  | 2 agents. 4 agent.    | 66 —<br>54 — |
| Machines électriques                                     | 25                    | 54 —         |

# Manœuvres dans les gares communes avec les Compagnies Étrangères et les Compagnies Secondaires.

Manœuvre pour le compte du Service de la Voie et Bâtiments (travaux de le Établissement).

Tableau nº 2.

| TYPES DES MACHINES                                       | PERSONNEL<br>DE CONDUITE | TAUX HORAIRE |  |
|--|--------------------------|--------------|--|
| Machines légères (machines à 3 essieux couplés ou moins) | 2 agents. 1 agent.       | 78 francs.   |  |
| Machines lourdes (machines à 4 essieux couples ou plus)  | 2 agents. 1 agent.       | 90 —<br>78 — |  |
| Machines électriques                                     |                          | 78 —         |  |

#### Manœuvres sur les embranchements militaires.

Taux horaire : 114 francs (1 fr. 90 par minute), appliqué par fractions indivisibles de 5 minutes avec minimum de 15 minutes.

#### ANNEXE Nº 3

## Liste des Instructions ou parties d'Instructions abrogées

Région de l'Est. - Instruction pour le décompte des manœuvres par machines locomotives (ancien réseau de l'Est). Instruction n° 89 M.T. — 248 Ex. Décompte des manœuvres effectuées par les locomotives (ancien réseau A.-L.). - Ordre de service Région du Nord. Exploitation nº 1599 du Matériel et Traction nº 3178 26 Février 1935 Travaux et Surveillance nº 1130 Ordre de service Exploitation nº 1635 du Matériel et Traction nº 3229 26 Décembre 1935 Travaux et Surveillance nº 1149 Région de l'Ouest. - Ordre de service nº 645 Exploitation nº 318 Matériel et Traction du nº 1009 (Voie, Bâtiments et Cons- 25 Mars 1935 truction des lignes nouvelles)

Région du Sud-Ouest. — Avis 10197 PO-Midi concernant la facturation des manœuvres par machines.

Région du Sud-Est. — Articles 41 à 54 de l'Ordre Général n° 14 (Direction)
Ordre de service n° 29 (1937 — Direction)
Note n° 11 G.V. et P.V. — Exploitation (3° Division — 2° Bureau)
du 30 Avril 1933.