

40SLM 32142

IG Ex 15b

+

Rectification.

405432/42

Béquet à coller sur la partie correspondante de la Note générale, Série M — Affaires Générales 3 A 3, Série MT — Utilisation et Circulation du Matériel 3 A 4, Série VB — Affaires Générales 4 A 3, du 8 septembre 1938.

**SOCIÉTÉ  
NATIONALE**  
*des*  
**CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS**  
**M**

# INSTRUCTION GÉNÉRALE

**EX 15 b**

*Ce même document figure dans les collections des agents MT sous le n° MT 22 c n° 1 et dans les collections des agents VB sous le n° VB 42 n° 1.*

*Paris, le 8 septembre 1938.*

## **MANŒUVRES PAR MACHINES DÉCOMPTE 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.*

**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 décomptés avec le travail global effectué par les machines de ces trains dans les conditions prévues par une Instruction spéciale).

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<sup>er</sup>.**

*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 fluctuation 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 :*

**1° 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.

## 2° 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 (trriage de voies de débords, desserte d'embranchements particuliers à l'intérieur des gares, pesage de wagons, 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.

## 3° 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 wagons 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 wagons.

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 wagons, 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 1.** — 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 wagons 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**

#### **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.

**Article 7.**

*Ces manœuvres concernent principalement la desserte des établissements de ces deux Services.*

Trois cas sont à considérer :

**1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 1<sup>er</sup> cas 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<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> 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 wagons 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 wagons 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 manœuvres et assimilées.

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

### Article 9.

*Le temps à compter pour chaque période, quelle que soit sa nature, est l'amplitude effective de la mise à disposition, diminuée des interruptions et pertes de temps, dans les conditions précisées ci-après, 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 :

**1° 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.*

**2° 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 11.** *Les durées de manœuvres comptées dans les conditions qui précèdent englobent toutes les manœuvres 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).*

(1) Autres que celles assimilées aux machines spécialement affectées aux manœuvres.

(2) 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<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> 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 Établissements et Chantiers des Services voisins des wagons qui leur sont destinés. Prise sur les mêmes voies des wagons 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

### **Constataion matérielle, récapitulation et comptabilisation des temps de manœuvres par machines**

Constataion  
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 du rendement :

1<sup>o</sup> 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 manœuvres 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.

**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 journallement 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);

2° la décomposition de cette durée par Service utilisateur (Exploitation, Voie et Bâtiments, Matériel et Traction);

3° 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**

#### **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.

**Article 16.** Le Service Régional du Matériel et de la Traction notifie 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.

**Article 17.** Les relevés des manœuvres totales effectuées par 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

Manœuvres sur  
les embranche-  
ments particu-  
liers et militaires

**Article 18.** Les manœuvres effectuées sur les embranchements particuliers 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 wagons 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<sup>er</sup> 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 N° 1

### *Bons de manœuvres*

(Articles 13 et 14 de l'Instruction Générale n° 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.

---

(1) 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.

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 correspondant. 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 mécano-graphique des manœuvres est, en ce qui concerne les n<sup>os</sup> de gares (ou de chantiers de manœuvres) et les n<sup>os</sup> de nature du travail, arrêtée d'accord entre les Services Régionaux de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction.

**S.N.C.F.**

**MODÈLE 1502 - S.N.C.F.**

Région \_\_\_\_\_

Gare de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_

Chantier \_\_\_\_\_

Machines spécialement affectées au service des Manœuvres

- Arrondissement d'Exploitation
- Arrondissement de Traction
- Arrondissement de la Voie

Carnet n° \_\_\_\_\_

Bon n° \_\_\_\_\_

## BON DE MANŒUVRES

PARTIE A REMPLIR PAR L'AGENT DIRIGEANT LES MANŒUVRES	PARTIE A REMPLIR PAR LE MÉCANICIEN	PARTIE A REMPLIR PAR LE DÉPÔT (2)
<p><b>A</b></p> <p>Journée du _____ 19 _____</p> <p>La machine n° _____ Dépôt d'attache _____</p> <p>montée par _____ Agents a manœuvré :</p> <p>de _____ h _____ à _____ h _____ soit _____ h</p> <p style="padding-left: 20px;">(Période régulière)</p> <p>de _____ h _____ à _____ h _____ soit _____ h</p> <p style="padding-left: 20px;">(Période facultative ou exceptionnelle)</p> <hr/> <p>Durée réelle totale de la mise à disposition a) = _____ h</p> <p>Durée totale des interruptions..... b) = _____ h</p> <p>Durée effective des manœuvres..... (a-b) = _____ h</p> <p align="right">(Signature)</p> <p>L'Agent chargé de la Direction des manœuvres : _____</p>	<p><b>B</b></p> <p>Confirmation du numéro de machine <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p>Tender _____</p> <p>Nom du Mécanicien _____</p> <p>Nom du Chauffeur _____</p> <p>N° du Service ou du Roulement <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p align="center"><b>DÉTAIL DES INTERRUPTIONS</b> DONNANT LIEU À RÉDUCTION</p> <p>1) de _____ h _____ à _____ h _____ soit _____ h</p> <p>2) de _____ h _____ à _____ h _____ soit _____ h</p> <p>3) de _____ h _____ à _____ h _____ soit _____ h</p> <p align="center">TOTAL.. _____ h</p> <p>Observations (3) _____</p>	<p><b>D</b></p> <p>N° de code ou index du Dépôt <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p>N° de code ou index de la gare ou du chantier <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p>Durée du stationnement en feu (4) <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p>Durée totale de manœuvres <input style="width: 80px;" type="text"/></p> <p>Conversion des manœuvres en kilomètres <input style="width: 80px;" type="text"/></p>

**PARTIE A REMPLIR PAR LE CHEF DE GARE**

<p><b>C</b></p> <p>Durée des manœuvres à compter (5) répartie entre les services utilisateurs</p>	} _____ h	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Voie .....</td> <td style="width: 40%;">_____ h</td> </tr> <tr> <td>Exploitation.....</td> <td>_____ h</td> </tr> <tr> <td>Traction.....</td> <td>_____ h</td> </tr> </table>	Voie .....	_____ h	Exploitation.....	_____ h	Traction.....	_____ h
Voie .....	_____ h							
Exploitation.....	_____ h							
Traction.....	_____ h							
<p align="center">Le Chef de gare : _____</p>		<p>Durée partielle de manœuvres par nature de travail</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <p>N° de code ou index de nature de travail</p> <p align="center">Vu, le Chef de Dépôt : _____</p>						

(1) Timbre de l'établissement.  
 (2) Toutes les indications de temps sont inscrites en dizaines de minutes.  
 (3) Indiquer ici les motifs des interruptions donnant lieu à déduction (ravitaillement en combustible, trajets de manœuvres, etc...).  
 (4) Machines à vapeur seulement.  
 (5) Durée effective arrondie à la dizaine de minutes immédiatement supérieure, avec minimum de 3 h, pour les périodes facultatives et exceptionnelles.

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.

S. N. C. F.

# BON DE MANŒUVRES

MODÈLE 1503 S. N. C. F.

Région \_\_\_\_\_

Manœuvres par machines de trains et trajets de manœuvres dans les gares d'origine, de relais et terminus.

- .....<sup>c</sup> Arrondissement d'Exploitation
- .....<sup>c</sup> Arrondissement de Traction
- .....<sup>c</sup> Arrondissement de la Voie

Carnet n° \_\_\_\_\_

Bon n° \_\_\_\_\_

**A**

Journée du \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

Gare de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_

La machine n° \_\_\_\_\_ du train n° \_\_\_\_\_ (2)  
montée par \_\_\_\_\_ Agents

a manœuvré :

de \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_ soit \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_  
et de \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_ soit \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_

Durée réelle totale de la mise à disposition ... \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_

Durée des interruptions à déduire ... \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_

Durée effective des manœuvres ... \_\_\_\_\_ h. \_\_\_\_\_

Durée des manœuvres à compter (Durée effective ci-dessus arrondie à la dizaine de minutes supérieure) et répartie entre les services utilisateurs	} h. _____	Voie... h. _____
		Exploitation h. _____
		Traction h. _____

L'Agent chargé de la Direction des manœuvres : \_\_\_\_\_

**B**

**PARTIE RÉSERVÉE**  
AU DÉPÔT (3)

N° de la machine

N° de code ou index du Dépôt

N° matricule du Mécanicien

N° matricule du Chauffeur

N° du Service ou du Roulement

N° de code ou index de la gare

Durée du stationnement en feu

Durée réelle des manœuvres

Conversion des manœuvres en kilomètres

Durées partielles de manœuvres par nature de travail	} <input type="text"/>	} <input type="text"/>	} N° de code ou index de nature de travail		
				} <input type="text"/>	} <input type="text"/>

Vu, le Chef de Dépôt : \_\_\_\_\_

- (1) Timbre de l'établissement.
- (2) S'il s'agit d'une machine de train.
- (3) L'indication des temps est faite en dizaine de minutes.

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 N° 2

*Taux à appliquer pour l'imputation budgétaire ou la facturation  
des manœuvres par machines.*

### Cas Général.

Tableau n° 1.

TYPES DES MACHINES	PERSONNEL DE CONDUITE	TAUX HORAIRE
Machines légères (machines à 3 essieux couplés ou moins).....	2 agents.	60 francs.
	1 agent.	48 —
Machines lourdes (machines à 4 essieux couplés ou plus).....	2 agents.	66 —
	1 agent.	54 —
Machines électriques.....	»	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 1<sup>er</sup> Établissement).**

Tableau n° 2.

TYPES DES MACHINES	PERSONNEL DE CONDUITE	TAUX HORAIRE
Machines légères (machines à 3 essieux couplés ou moins).....	2 agents.	78 francs.
	1 agent.	66 —
Machines lourdes (machines à 4 essieux couplés ou plus).....	2 agents.	90 —
	1 agent.	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 N° 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.).
- Région du Nord.** —
- |                  |                         |         |                             |
|------------------|-------------------------|---------|-----------------------------|
| Ordre de service | Exploitation            | n° 1599 | } du<br>26 Février<br>1935  |
|                  | Matériel et Traction    | n° 3178 |                             |
|                  | Travaux et Surveillance | n° 1130 |                             |
| Ordre de service | Exploitation            | n° 1635 | } du<br>26 Décembre<br>1935 |
|                  | Matériel et Traction    | n° 3229 |                             |
|                  | Travaux et Surveillance | n° 1149 |                             |
- Région de l'Ouest.** —
- |                         |  |                      |
|-------------------------|--|----------------------|
| Ordre de service n° 645 | Exploitation   | } du<br>25 Mars 1935 |
| n° 318                  | Matériel et Traction                                   |                      |
| n° 1009                 | (Voie, Bâtiments et Construction 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.

40SLM32142

220

SOCIÉTÉ  
NATIONALE  
*des*  
CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS

RECTIFICATIF N° 6  
à L'INSTRUCTION GÉNÉRALE MT 22 c n° 1  
du 8 septembre 1938  
EX 15 b  
VB 42 n° 1

« Manœuvres par machines. Décòmpte du travail  
et imputations budgétaires »

Les agents devront porter en marge de l'Instruction Générale précitée la mention « Modifiée par le rectificatif n° 6 du 1<sup>er</sup> juin 1945 ».

Les rectifications suivantes sont à faire à la plume :

page 21 — Annexe n° 2 :

remplacer :

Taux applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1945:

par :

Taux applicables à partir du 1<sup>er</sup> juin 1945.

Sous le Titre « Cas Général » dans le tableau n° 1 :

remplacer :

par :

TAUX HORAIRE
203 fr.
172 fr.
231 fr.
200 fr.
200 fr.

TAUX HORAIRE
303 fr.
260 fr.
348 fr.
305 fr.
305 fr.

Paris, le 1<sup>er</sup> juin 1945.

Le Directeur Général,

J. GOURSAT.

405L 138/42

220

**SOCIÉTÉ  
NATIONALE**  
*des*  
**CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS**

**RECTIFICATIF N° 8** EX 15 b  
à L'INSTRUCTION GÉNÉRALE MT 22 c n° 1  
du 8 septembre 1938 VB 42 n° 1  
« Manœuvres par machines. Décompte du travail  
et imputations budgétaires »

M

Paris, le 20 juin 1946.

Les agents devront porter en marge de l'Instruction Générale précitée la mention: « *Modifiée par le rectificatif n° 8 du 20 juin 1946.* ».

Les rectifications suivantes sont à faire à la plume :

— Annexe n° 2 — Page 21 :.

Sous le titre :

- « **Manœuvres dans les gares communes avec les Compagnies Etrangères et les Compagnies Secondaires** »
- « **Manœuvres pour le compte du Service de la Voie et des Bâtimens** »  
(Travaux de 1<sup>er</sup> Etablissement)

Remplacer :

Taux applicables à partir du 5 janvier 1946

par :

Taux applicables à partir du 1<sup>er</sup> mars 1946.

Dans le tableau n° 2 :

remplacer :

par :

TAUX HORAIRES
420 fr.
378 fr.

TAUX HORAIRES
532 fr.
479 fr.

Le Directeur Général,  
**LEMAIRE.**